

Sonderband S-72

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Der leichte geländegängige
EINHEITS-LKW 2,5 t
(6x6)

Walter E. Seifert



Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5t (6x6) mit dem taktischen Zeichen einer Pionierkompanie (mot).

Waffen-Arsenal

Sonderband S-72

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte


**WAFFEN-
ARSENAL**




Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5t (6x6)

Walter E. Seifert

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH • 61 200 Wölfersheim-Berstadt



Das gleiche Fahrzeug wie auf der vorhergehenden Seite, diesmal in einer Ansicht von hinten. Beachte das taktische Zeichen eines Panzerpionierbataillons an der abklappbaren Rückwand.

Titelbild und vorn:

Leichter geländegängiger Einheits-LKW 2,5t (6x6), Ansicht von vorn. Das hervorragend restaurierte Fahrzeug stammt aus der Sammlung von Herrn Eugen Krings, Düsseldorf.

© Copyright, 2003

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Technische Herstellung:

VDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 07 81 - 2

Vertrieb:

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70
<http://www.podzun-pallas.de>

Euro 10,10

Für den österreichischen Buchhandel:

Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

Alleinvertreib

für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
St. Leonharder Str. 10

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde von der Reichswehr trotz aller Verbote und Beschränkungen sehr schnell an neuen Rüstungskonzeptionen gearbeitet. Grundlage dafür war eine Studie der Heeresorganisationsabteilung (T 2) im Truppenamt der Heeresleitung von 1926. Schwerpunkt war der Ausbau des Heeres zu einer Kaderarmee, die bei Wegfall der Beschränkungen zur Keimzelle einer Wehrpflichtarmee werden konnte. Zu den Aufgaben des neu geschaffenen Heereswaffenamtes gehörte solche wie z.B. die Rationalisierung der Produktion von Rüstungsgütern und die technologische Vorbereitung der Massenproduktion in Zusammenarbeit mit den Rüstungsbetrieben voranzutreiben. Das war nötig, weil die große Zahl der Hersteller und Typen sowie die beschränkte Fertigungskapazität alle Anstrengungen zur Motorisierung des Heeres erschwerte. Mit dem 1. Motorisierungsprogramm der Reichswehr von 1926 wurden Aufträge zum Bau von geländegängigen dreiachsigen LKW (6x4) an die Industrie vergeben. Bei Daimler-Benz in Stuttgart, Büssing-NAG in Braunschweig und Magirus in Ulm entstanden insgesamt über 5500 1,5-t-LKW. Diese Fahrzeuge waren äußerlich ähnlich, ein Austausch von Teilen untereinander war allerdings immer noch unmöglich. Gleiches gilt für die insgesamt rund 38.000 3-t-LKW, die bei Büssing-NAG (Braunschweig), Krupp (Essen), Daimler-Benz (Stuttgart) und Henschel (Kassel) gebaut wurden. Zu dieser Zeit hatte man die Möglichkeit zur Standardisierung eindeutig verpasst. Erst mit dem 2. Rüstungsprogramm und der Umwandlung und Aufrüstung der Reichswehr zur Wehrmacht nach 1933 wurde verstärkt an einer Standardisierung von Fahrzeugen gearbeitet.

Die taktischen und konstruktiven Merkmale für die neuen Fahrzeuge wurden vom Heereswaffenamt vorgegeben. Die einheitliche Umsetzung dieser Standards gestaltete sich auch nach 1933 noch recht schwierig. Selbst nach dem Erscheinen des "Schell-Planes", der die Reduzierung der LKW-Typen in Deutschland von mehr als 100 auf 14 Typen vorsah, ging die Standardisierung nur sehr schleppend voran. (Der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen, Oberst Adolf von Schell, hatte die Reduzierung von über 100 LKW-Typen auf 14 Haupttypen gefordert.) Trotz "Gleichschaltung" der Firmen widersetzte sich die Automobil-Industrie ziemlich erfolgreich den

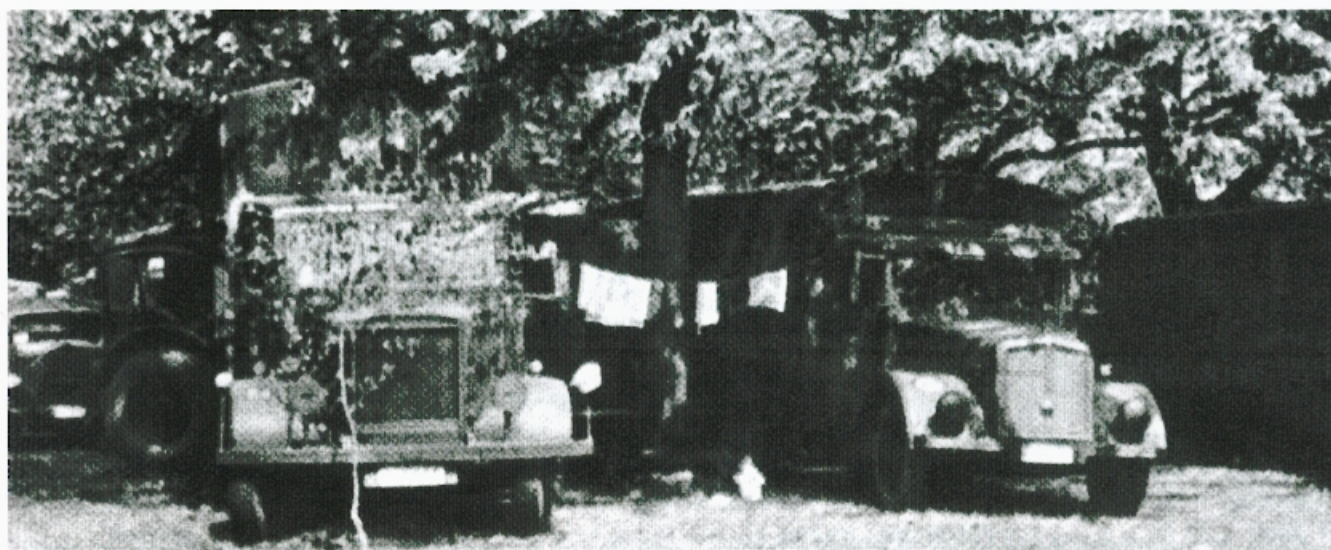
Vereinheitlichungs-Bemühungen des Heereswaffenamtes.

Von den 429.000 Lastkraftwagen, die laut der Zeitschrift "Deutsche Automobilindustrie" in Deutschland für den Kriegseinsatz gefertigt wurden, beruhten nur etwa 12.000 Stück auf den strengen Richtlinien zur Vereinheitlichung. Nur beim leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) ("Einheits-Diesel") arbeiteten alle Hersteller ab 1937 nach den gleichen Konstruktionszeichnungen. Diese wurden, wie bereits erwähnt, nach den Vorgaben des Heereswaffenamtes erarbeitet. Ursprünglich sollte nach dem gleichen Prinzip eine Baureihe von leichten, mittleren und schweren Lastkraftwagen entstehen. Verschiedene Firmen mussten für die Entwicklung und die Fertigung der baugleichen Konstruktion herangezogen werden. Für die geplante Gemeinschaftsentwicklung lieferte MAN (Nürnberg) den Motor. In dieser Firma war es üblich, Dieselmotoren zu verwenden. Für den Einheits-LKW entwickelte deshalb MAN (Nürnberg) einen speziellen Dieselmotor. Das Fahrgestell kam von der Firma Henschel (Kassel). Bereits seit 1937 waren auch die Firmen Magirus (Ulm) und Krupp (Essen) an der Fertigung beteiligt. 1938 kamen noch Büssing-NAG (Braunschweig), Borgward (Bremen) und Faun (Nürnberg) dazu. Die Vereinheitlichung wurde bis zur letzten Konsequenz betrieben – in allen sieben Firmen liefen die leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t absolut identisch vom Band. Alle Teile waren untereinander austauschbar.

Die Konstruktion und Fertigung von mittleren und schwe-

Anteil der einzelnen Herstellerfirmen an der Gesamtproduktion

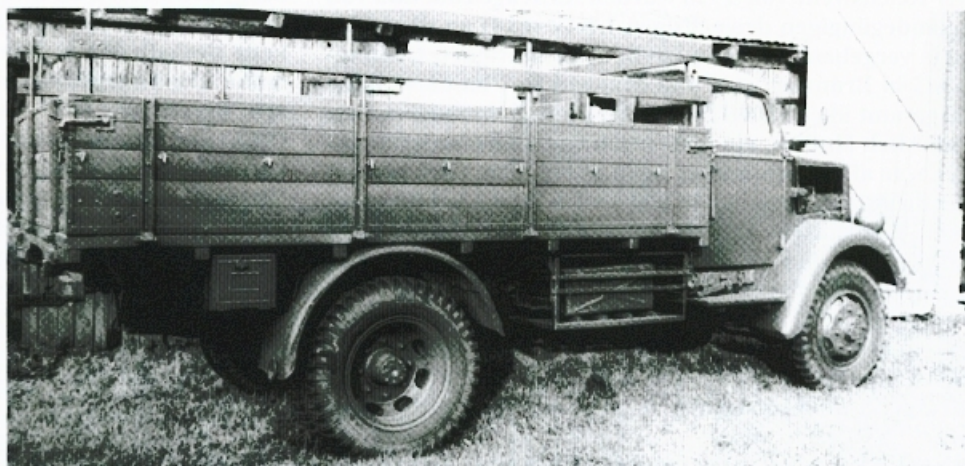
	Baujahr	Stück
MAN	1937 – 1940	1.795
Büssing-NAG	1938 – 1940	3.200 (etwa)
Magirus M 306 E	1937 – 1940	1.410
Henschel	1937 – 1940	1.500 (etwa)
Borgward	1938 – 1940	2.463
Krupp	1937 – 1940	700 (etwa)
Faun	1938 – 1940	700 (etwa)
Gesamt		11.768 (etwa)



Getarnte Fahrzeuge eines Stabes. Hier ist eine längere Pause vorgesehen, die Lastkraftwagen sind zum Wäschetrockner umfunktioniert.



In der Wehrmacht kennzeichnete die Typenvielfalt das Bild der Kraftfahrzeugparks. Die zweiachsigen Fahrzeuge waren den Verhältnissen oft nicht gewachsen, so wie im Foto oben, das bei Krzeminiez entstand. Unten: 3-t-LKW Ford G 917i ziehen eine Feldküche (rechts) und eine 2-cm-Flak auf Sockellafette (Mitte). Dahinter ein 3-t-LKW von Mercedes.



Vergleich des Kraftstoffverbrauchs bei verschiedenen LKW

Typ	Motor	Leistung	Hubraum	Verbrauch auf 100 km
le. gl. Einheits-LKW 2,5 t (6x6) verschiedene Hersteller	Luftkammer-Dieselmotor Baumuster HWa 526 D 6 Zylinder (Reihe)	80 PS	6234 ccm	Straße 30 l Gelände 45 l (Diesel)
m. gl. LKW 3 t (6x4) Krupp L 3 H 163	Vergasermotor Krupp M 12 a 6 Zylinder (Reihe)	110 PS	7844 ccm	Straße 45 l Gelände 60 l
m. gl. LKW 3 t (6x4) Mercedes-Benz (LG 63) L 3000	Vorkammer-Dieselmotor Daimler-Benz OM 67 6 Zylinder (Reihe)	95 PS	7413 ccm	Straße 30 l Gelände 45 l (Diesel)
m. LKW 3t (4x2) Opel Blitz Typ 3,6-36s	Vergasermotor Opel 3,6 Liter	68 PS	3626 ccm	Straße 25 l Gelände 35 l

ren Einheits-Lastkraftwagen wurde vor dem Krieg nicht mehr zum Abschluss gebracht, weshalb das Heer in diesen Größenklassen weiterhin auf handelsübliche (zivile) 4x2- und 4x4-Lastkraftwagen, die so genannten "Ergänzungsfahrzeuge" zurückgreifen musste. Das zeigt auch die Schwierigkeiten, auf welche die Einheits-LKW in der marktwirtschaftlich orientierten Kraftfahrzeug-Industrie stießen. Einziger Bedarfsträger für die teuren Fahrzeuge war das Heer, der Absatz deshalb beschränkt.

Der leichte geländegängige Einheits-Lastkraftwagen 2,5 t (6x6) war für seine geringe Nutzlast von 2,5 t recht schwer, in seiner Größenklasse aber der Beste.

Vergleich von Eigengewicht und Nutzlast bei verschiedenen Lastkraftwagen

Typ	Eigengewicht	Nutzlast
le. gl. Einheits-LKW 2,5 t (6x6) verschiedene Hersteller	5000 kg	2500 kg
m. gl. LKW 3 t (6x4) Krupp L 3 H 163	5700 kg	9120 kg
m. gl. LKW 3 t (6x4) Mercedes-Benz (LG 63)L 3000	5700 kg offen 6000 kg geschl.	2800 kg 2500 kg
m. LKW 3 t (4x2) Opel-Blitz Typ 3,6-36 S	2500 kg	5800 kg

Gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen der Alliierten zeigte er deutliche Vorteile. Seine Fertigung wurde wegen der geringen Nutzlast schon 1940 eingestellt, obwohl es kein vergleichbares Nachfolgemodell gab.

Was machte eigentlich den "Einheits-Diesel", wie der LKW umgangssprachlich unter den Soldaten genannt wurde, zu diesem hervorragenden Modell? Zum einen seine überdurchschnittliche Geländegängigkeit. Er war oftmals der einzige Typ von Räderfahrzeugen, der bei schwerem Gelände in der Lage war, sich aus eigener Kraft fortzubewegen. Selbst während der bei Kraftfahrern berüchtigten Schlammperiode in Russland war der Einheits-Diesel ein verlässlicher, wendiger und ausdauernder Begleiter. Seine Bedienung war einfach, ohne Mühe und Kraftaufwand zu bewerkstelligen. Bei sorgfältiger, allerdings zeitaufwändiger Pflege waren kaum Reparaturen nötig. Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) galt als das Fahrzeug, das "normalerweise nicht kaputt gehen konnte". Anfällig war der Einheits-Diesel nur gegen Überladung und gegen grob unsachgemäße Behandlung (vom direkten Beschuss einmal abgesehen).

Das ist zurückzuführen auf die ausgereifte Konstruktion. Gebaut wurde die dreiachsige Variante mit 2,5 t Nutzlast; Pläne gab es auch für zwei- und vierachsige Ausführungen. Das Fahrzeug verfügte über Allradantrieb. Die Einzelradaufhängung jeweils am Doppel-Querlenker mit Schwingarmen und waagerechten Schraubenfedern waren robust und belastbar. Die Einzelräder waren mit 210-18 Geländereifen versehen. Ein Ersatzrad wurde rechts vorn mitgeführt.



Nicht geländegängige Lastkraftwagen mussten während der Schlammperiode im Osten gelegentlich von den Mannschaften selbst gezogen werden. Es ist klar, dass Fahrzeuge wie der leichte geländegängige Einheits-LKW von der Truppe begeistert aufgenommen wurden.

Ganz frühe Ausführungen hatten zwei mitlaufende Ersatzräder als Stützräder. Alle Fahrwerksteile auf dem U-Profil-Rahmen konnten ausgetauscht werden, gleich von welchem der sieben Hersteller sie kamen.

Der Viertakt-Dieselmotor hatte gegenüber dem Ottomotor deutliche Vorteile, die schon im "Handbuch für Kraftfahrer", H.Dv. 741 von 1939 beschrieben sind (siehe Abbildung). Wie schon erwähnt, stammte der Dieselmotor des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) von der Firma MAN (Nürnberg). Es handelte sich um einen Luftkammer-Dieselmotor, Typ MAN HWa 526 D mit 6 Zylindern in Reihe und einer Leistung von 80 PS.

Insgesamt wurden etwa 12.000 leichte geländegängige Lastkraftwagen in den sieben beteiligten Firmen gefertigt und an die Truppe geliefert. Die Anzahl der hergestellten Motoren dürfte wesentlich höher sein, da Austauschmotoren in ausreichender Anzahl zur Verfügung standen.

Für die "Einheits-Diesel" gab es viele Verwendungsmöglichkeiten. Ihre Geländegängigkeit, Zuverlässigkeit und leichte Pflege kamen ihnen in den unterschiedlichsten Nutzungen zugute. Je nach Verwendung wurden sie offen oder mit einem geschlossenen Aufbau geliefert.

a) der offene Einheits-Diesel

Überall, wo es auf Zuverlässigkeit ankam, wurde der le. gl. Einheits-LKW 2,5 t (6x6) eingesetzt. Die größere Zahl dieser Fahrzeuge erhielt eine Niederflur-Stahlblechwanne (Pritsche) und ein Planenverdeck. Als "leichter geländegängiger Lastkraftwagen, offen, Pionierkraftwagen III" war er in vielen Verwendungen zu sehen. Ebenfalls offen, aber mit unterschiedlichen Aufbauten diente der "Einheits-Diesel" u.a. als Messstellen-Kraftwagen (Kfz. 63) und Fernmelde-Kabelkraftwagen.



Eine der oft gemachten Erinnerungsaufnahmen - eine Marschpause wurde dazu genutzt. Die aufgezo-



Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) im Einsatz bei einem Krankenkraftwagenzug 1. Das Foto entstand 1941 in der Ukraine.

b) der geschlossene Einheits-Diesel

Die Einsatzmöglichkeiten dieses robusten, geländegängigen Fahrzeugs waren weit gefächert. Auf das Einheits-Fahrgestell des leichten LKW konnten auch geschlossene Aufbauten montiert werden, z. B. für die Nutzung als Fernsprechtastkraftwagen (Kfz. 61), als Funkmastkraftwagen (Kfz. 68) bzw. als leichter Funkkraftwagen Kzw./Lgw. (Kfz. 302). In Panzerbeobachtungsbatterien wurde der Einheits-Diesel mit geschlossenem Aufbau als Schallaufnahme-, Schallauswerte- oder Lichtauswertewagen (Kfz. 62) genutzt. Auch hier war die Geländegängigkeit und die Zuverlässigkeit besonders geschätzt.

Den nachfolgenden Auszügen aus den Typenblättern sind weitere Einzelheiten über die Verwendung zu entnehmen.

Auf das Einheits-Fahrgestell wurden auch besondere Details, wie z. B. eine Magirus-Drehleiter von 22 m Steighöhe, montiert. Die Lieferung erfolgte 1940 an das OKH in Berlin.

Zuletzt soll noch auf eine Verwendung hingewiesen werden: der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurde oft als Küchenwagen "zweckentfremdet". Mit angehängter Feldküche und mitgeführten Lebensmitteln war die Verpflegung auch dort noch gesichert, wo "normale" Räderfahrzeuge der Truppe oft nicht mehr folgen konnten.

Nach dem Krieg waren kaum noch Einheits-LKW zu finden. Da die gefertigte Stückzahl ohnehin nur gering war und die Produktion bereits 1940 wieder eingestellt wurde, war der Verschleiß zu groß. Gelegentlich ist noch ein leichter geländegängiger Einheits-LKW 2,5 t in einem Museum zu sehen.

Technische Daten

Motor	6-Zylinder-Luftkammer-Dieselmotor HWa 526 D
Hubraum	6234 cm ³
Leistung	80 PS bei 2400 U/min
Kühlung	Pumpe, 28 l Wasser
Batterie	2 x 12 V 105 Ah
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Getriebe	4-Gang + Vorgelege
Übersetzung	I. 6,50 II. 3,18 III. 1,78 IV. 1,00
Übersetzung Vorgelege	Straße 1,03, Gelände 2,175
Lenkung	Schneckenlenkung
Fußbremse	Druckluft (Bosch oder Knorr (6 Räder)
Handbremse	mechanisch (Getriebe)
Radstand	3100 + 1100 mm
Spur vorn/hinten	1720/1720/1720
Bereifung	210-18 Gelände
Bodenfreiheit	250 mm
Wadfähigkeit	800 mm
Wendekreis	17 m
Gesamtgewicht	7500 kg (Messstellen-Kfz: 7300 kg)
Zugkraft	1500 kg
Anhängelast	3500 kg
Verbrauch auf 100 km	Diesel: Straße 30 l, Gelände 45 l
Kraftstoffvorrat	100 l + 15 l unter Fahrersitz
Fahrbereich	Straße 360 km, Gelände 260 km

je nach Verwendungszweck und Aufbauten unterschiedliche Abmaße:

Gesamtmaße	Pritschenwagen	5850x2200x2400 mm
	Messstellen-Kfz	6100x2235x2485 mm
	Nachrichten-Kfz	6000x2000x2760 mm
	oder A-Wagen	
Laderaum	Pritschenwagen	3000x2000x850 mm
	Messstellen-Kfz	kein Laderaum
	Nachrichten-Kfz	3040x1900x1600 mm
	oder A-Wagen	





Ein leichter geländegängiger Lastkraftwagen 2,5 t (6x6) Einheitsdiesel G 3 A hat Mühe, sich durch den lockeren Boden zu kämpfen. Das Foto entstand bei Einsatz an der Ostfront.



Auch dieser 3-t-LKW Borgward, als Behelfsküche (Ersatz für MAN) genutzt, war den Umweltbedingungen nicht gewachsen.



Die Typenvielfalt bereitete den Schirrmeistern oft Probleme, da für jeden Typ separat Ersatzteile beschafft werden mussten. Hier sind u.a. LKW der Firmen Büssing (links), Mercedes (2x Mitte) und Magirus (rechts) vertreten.



Ein leichter geländegängiger LKW 1,5 t (6x4) Mercedes Benz G 3 A. Die Fahrzeuge gehörten zur Erstausrüstung des Heeres; insgesamt wurden 2005 Stück dieses Typs gefertigt.

Ein
vie
ist
Fu
Fa
du
we

Die
dre
gel
He
Na
auf
Ein

Ein weiteres Beispiel für die Typenvielfalt in der deutschen Wehrmacht ist der Mercedes-LKW, hier als Funkwagen genutzt. Auch diese Fahrzeuge sollten später komplett durch den Einheits-LKW ersetzt werden.



Auch dieser Mercedes 3-t-LKW L3000 a ist den Bodenverhältnissen an der Ostfront nicht gewachsen. Fehlende Geländegängigkeit der meisten Lastkraftwagen war einer der Gründe, den Einheits-LKW einzusetzen.

Diese Heeresentwicklung aus den dreißiger Jahren, ein mittlerer geländegängiger LKW 3 t (6x4) Henschel 33 D 1, der hier als großer Nachrichtenwagen (Kfz. 62 oder 63) aufgebaut ist, war ein Vorgänger des Einheits-LKW.



„Geländegängigkeit erfordert eine besonders hohe Anpassungsfähigkeit an Bodenunebenheiten.“ Die Antriebsachsen mussten bis 250 verschränkbar sein und eine Hubhöhe gegeneinander von 100-150 erreichen. Diese Abbildung aus dem Handbuch für Kraftfahrer zeigt das anschaulich. Der Vierachs-LKW (8x8) bleibt ein Versuch.

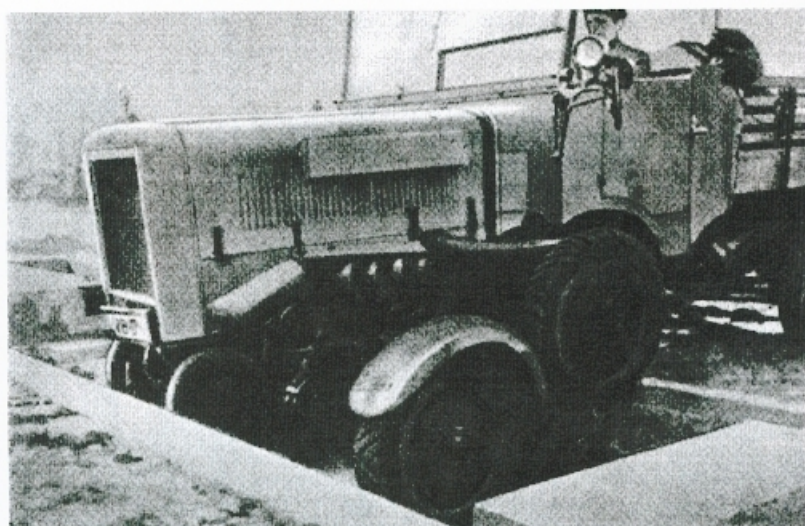


Abb. 15. Geländegängiger Lastkraftwagen

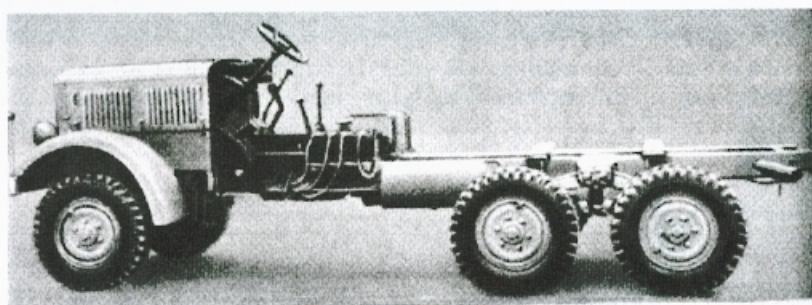


Abb. 8. Leichter geländegängiger Lkw.
(Einheitsfahrzeug des L. Lkw. mit Einheits-Dieselmotor)

Das Einheitsfahrzeug des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) erreichte die geforderte Bodenfreiheit. Die Längs- und Querstabilität war durch die Konstruktion gegeben.

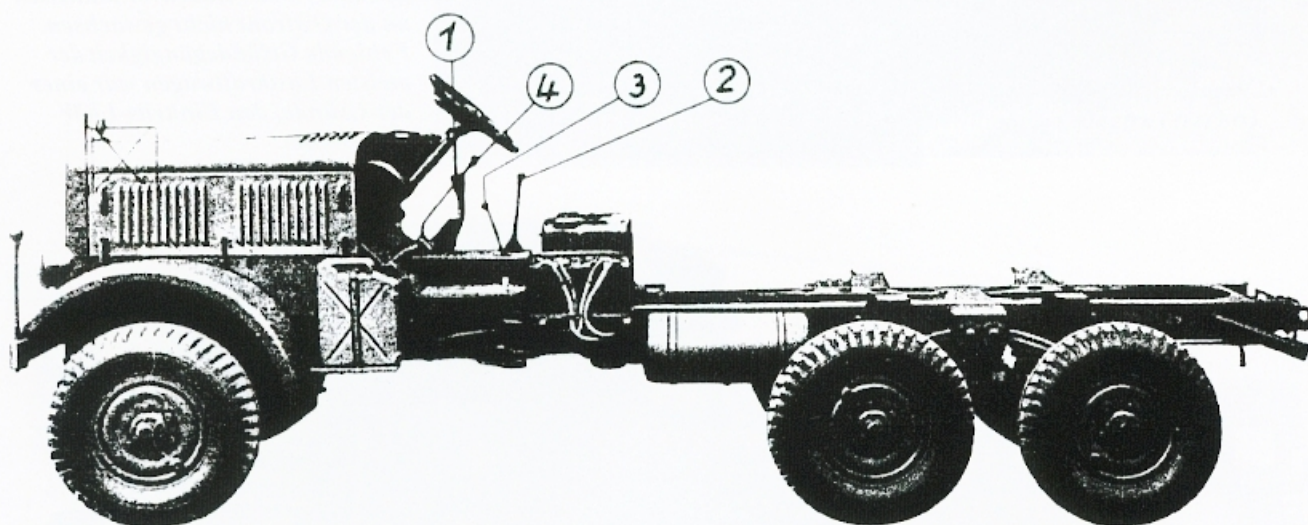
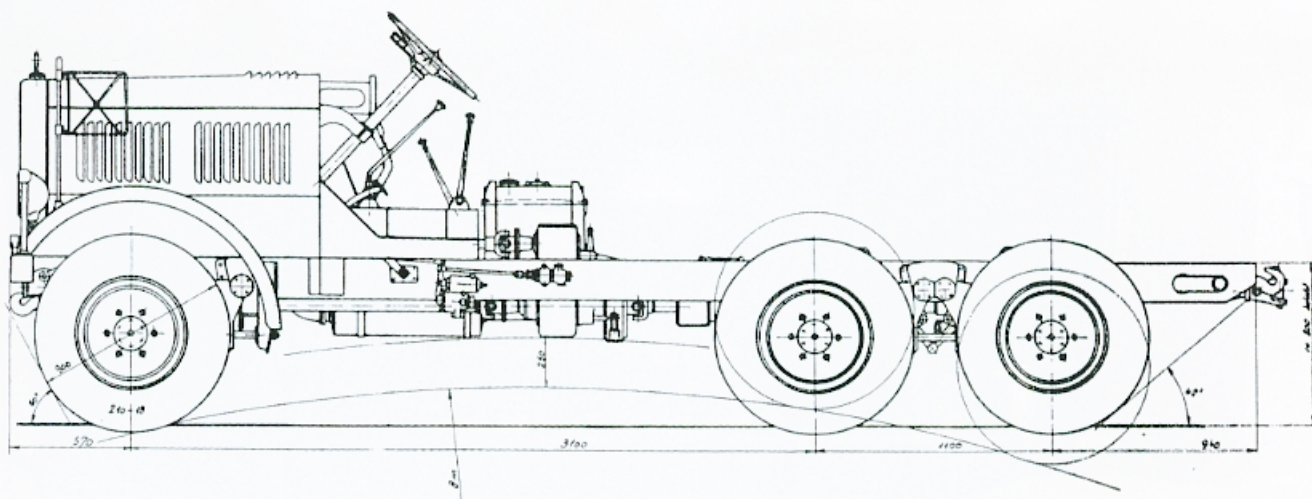


Abb. 2
Fahrgestell, Seitenansicht

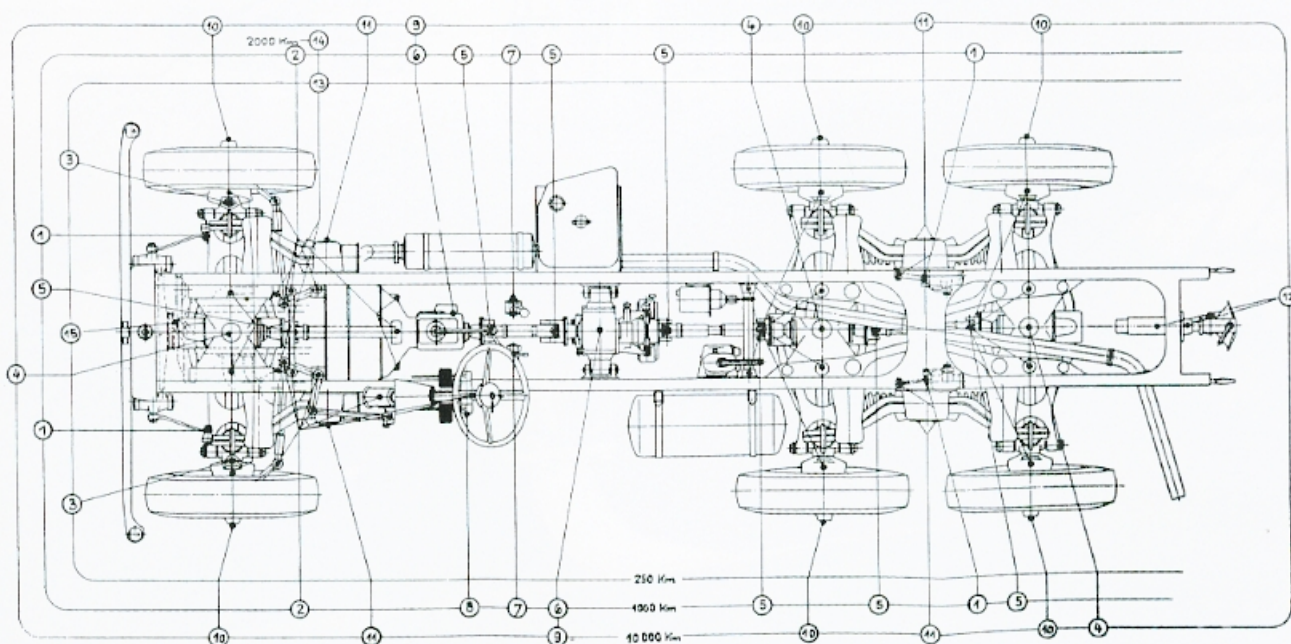
- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Handbremshebel | 3. Differential - Sperrhebel |
| 2. Gruppengetriebe - Schalthebel | 4. Schalthebel für Hauptgetriebe |

Schnittzeichnung des Einheitsfahrzeuges des leichten geländegängigen LKW. Verschiedene Hersteller fertigten das Fahrzeug nach einer Zeichnung. Die Austauschbarkeit von Teilen war damit gegeben, so dass selbst bei Engpässen in einem Werk Teile aus einer anderen Firma zur Montage genutzt werden konnten.



Zum besseren Verständnis enthielten die Dienstvorschriften auch Schnitzzeichnungen und Schmieranweisungen. Die Zeichnung oben stellt das Verhalten der Achsen bei Geländefahrt dar, unten sind die Schmierstellen am Einheitsfahrzeug des leichten geländegängigen LKW zu sehen.

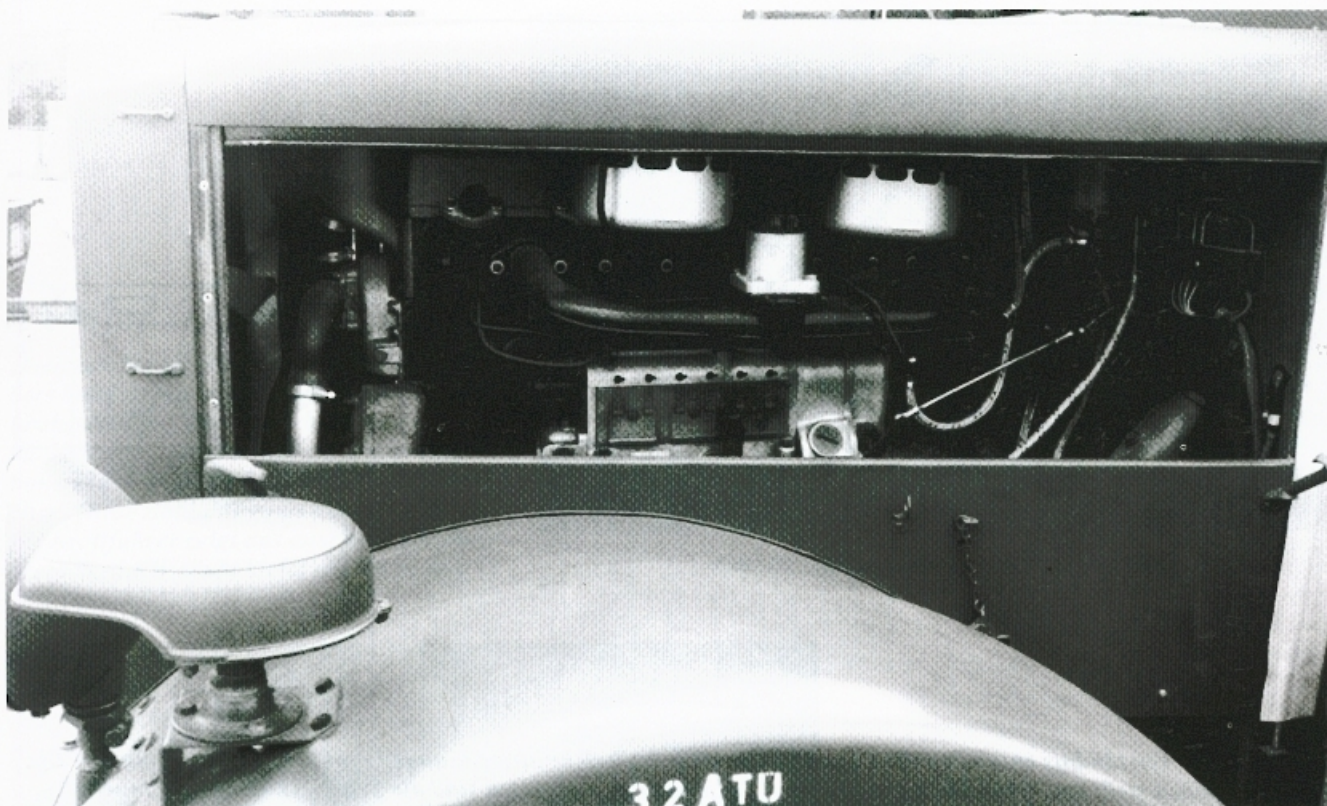
Schmiervorschrift des Einheits-Fahrgestells I.-LKW



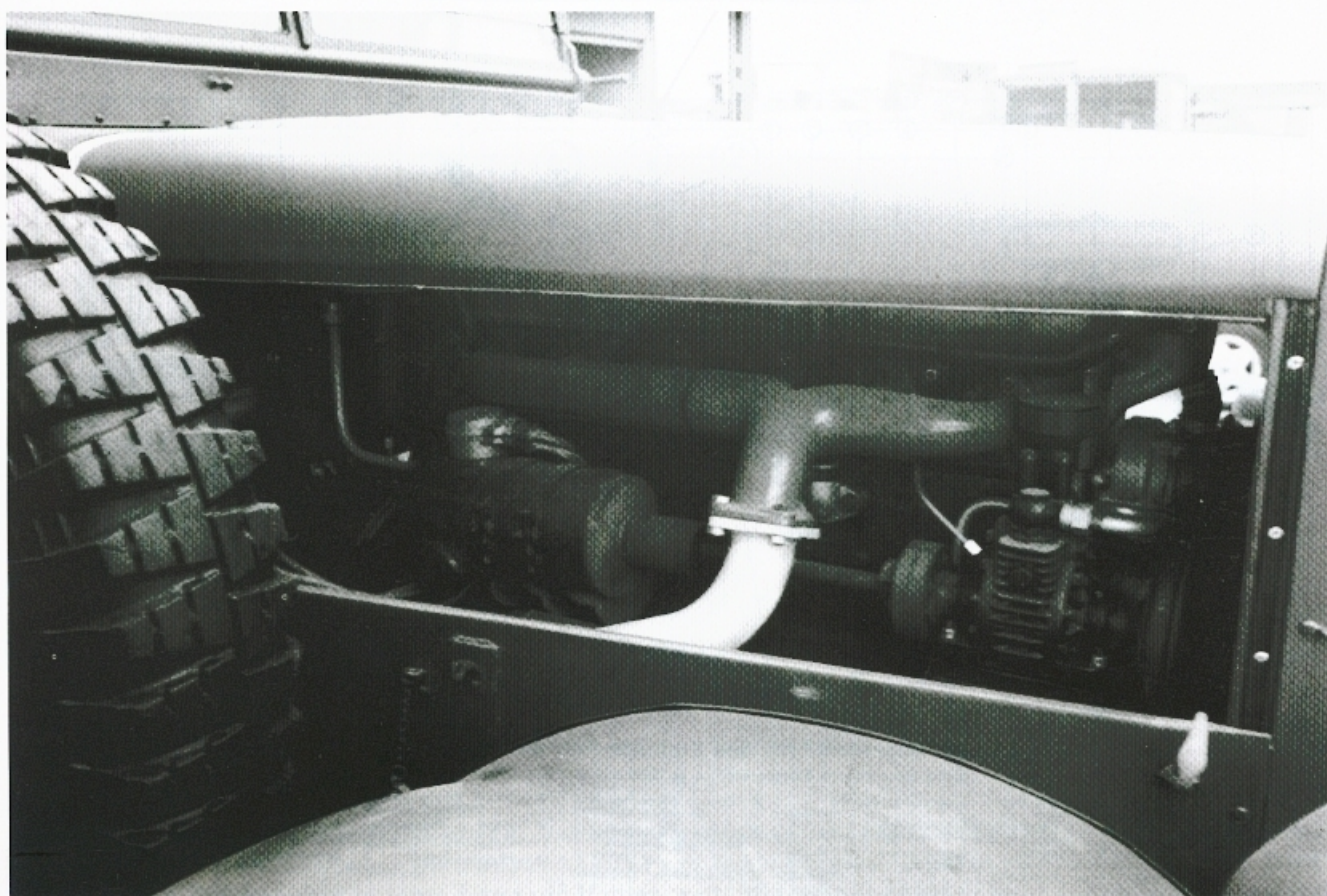
Schmiervorschrift des Einheits-Fahrgestells I.-Lkw.

Nicht bezeichnete Schmierstellen je 1000 km. mit Handölkanne Motorenöl

- | | | | | |
|---|---|--|---|--|
| 1 Kugellager an den Stoßdämpferschubstangen
Getriebeöl | 3 Achsausschlenkelzapfen
Getriebeöl | 6 Schalt- u. Gruppengetriebe
Getriebeöl radförmig | 9 Schalt- u. Gruppengetriebe
Getriebeöl erneuern | 13 Motoröl nachfüllen
Öl nach Motorvordrill |
| 2 Kugellager am Lenkgestänge, Schmierstellen an der Lenkung u. Kupplungsdrucklager Getriebeöl | 4 Achsantriebe
Schneckengetriebe • Spez. Öl | 7 Schalthebel f. Geländegang und Differential-Sperre
Getriebeöl | 10 Radlager
Kugellagerfett | 14 Motoröl erneuern
Öl nach Motorvordrill |
| | 5 Kruazgetriebe und Getriebe-Bremse, Bremswelle
Getriebeöl | 8 Fußhebelwelle
Getriebeöl | 11 Schwinge nager
Getriebeöl | 15 Wasserpumpe
Wasserpumpenfett |
| | | | 12 Antriebskupplung
Getriebeöl | |



Ansicht des Motorraums des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6). Die Kühlerklappen auf beiden Seiten sind abgenommen und geben die Sicht auf die einzelnen Bauteile frei.



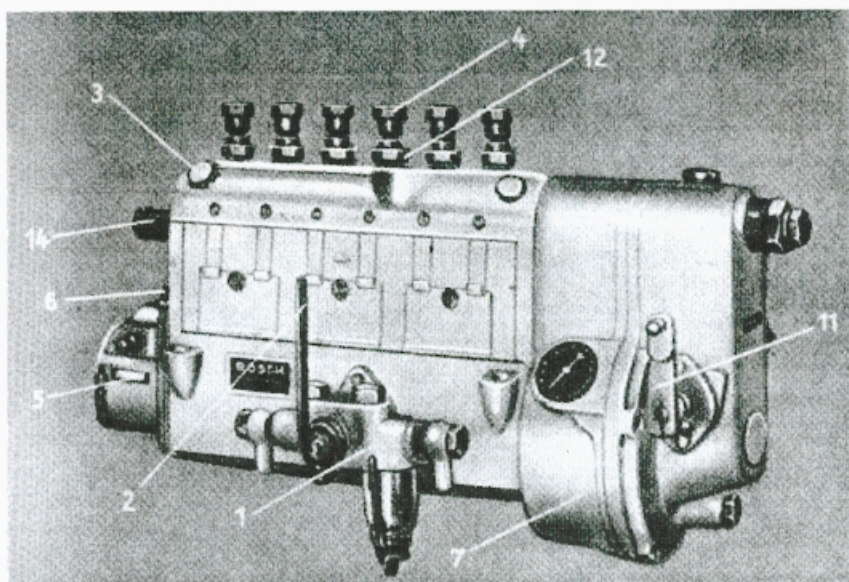


Abb. 196. Bosch-Kraftstoffeinspritzpumpe des 6-Zyl.-Einheitsdieselmotors

1 = Zubringerpumpe, 2 = Handhebel zur Zubringerpumpe, 3 = Entlüftungsschraube, 4 = Druckstopfen und Leitungsanschlüsse zu den Einspritzventilen, 5 = Einspritzversteller, 6 = Oler zu 5, 7 = Fliehkräftregler, 11 = Füllungshebel, 12 = Einspritzstöß, 14 = Gehäuse mit Begrenzungsschraube zur Regelstange

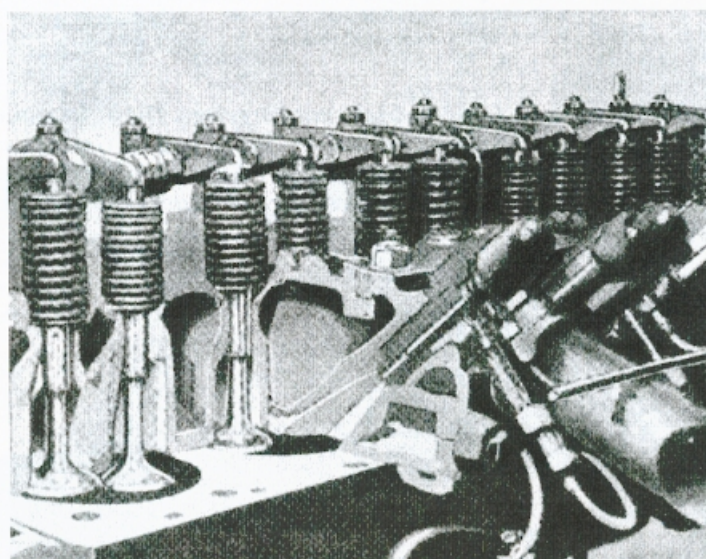


Abb. 186

Schnitt durch den Zylinderkopf des Motors des leichten Behrmann-Lastkraftwagens

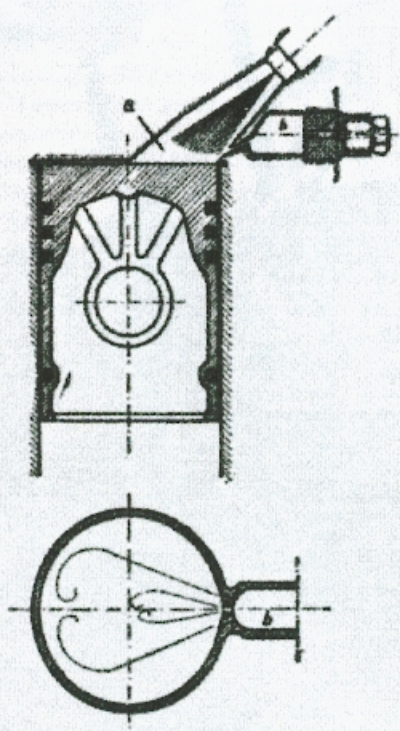


Abb. 185. Verbrennungsraum des Einheitsdieselmotors

Diese Abbildungen, die dem Handbuch für Kraftfahrer, H.Dv. 741 von 1939 entnommen sind, zeigen einzelne Baugruppen des Motors - oben die Kraftstoffeinspritzpumpe, in der Mitte einen Schnitt durch den Zylinderkopf und unten den Verbrennungsraum des Einheitsdieselmotors. Der 6-Zylinder-Lufkammer-Dieselmotor HWa 526 D war eine Entwicklung der Firma MAN (Nürnberg). Bei einem Hubraum von 6234 cm³ brachte er 80 PS bei 2400 U/min.

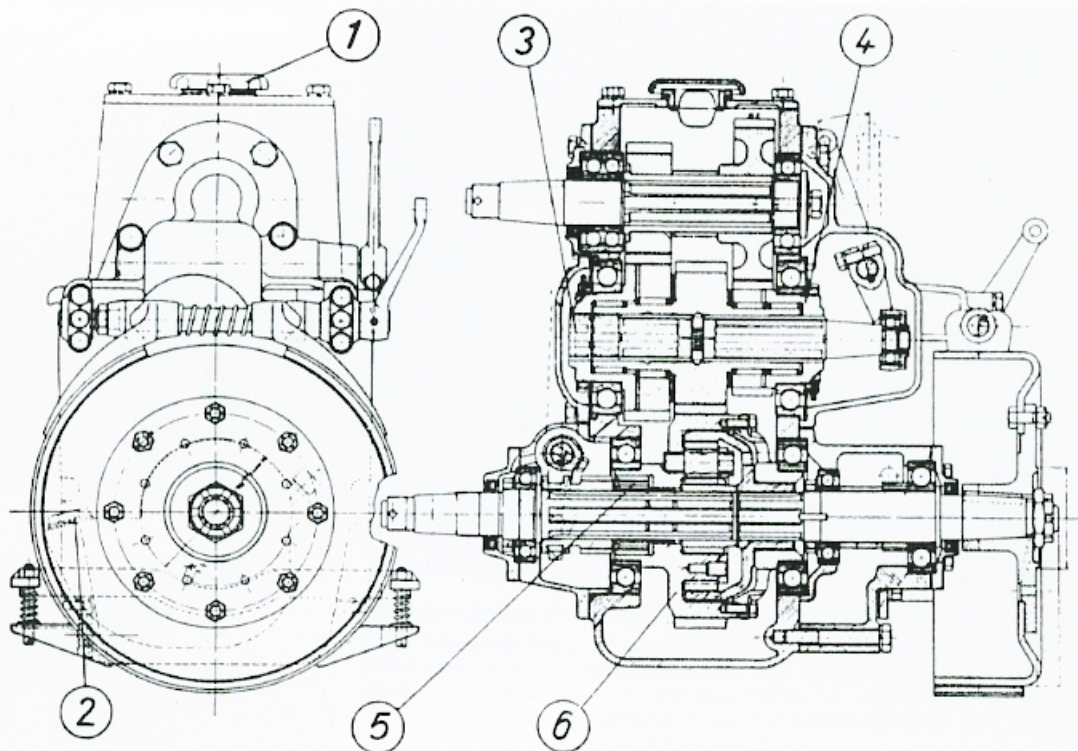


Abb. 24. Gruppengetriebe

- | | | |
|------------------------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Entlüftungsverschraubung | 3. Geländegang | 5. Differentialsperre |
| 2. Füll- und Kontrollverschraubung | 4. Straßengang | 6. Differential |

Oben ein Schnitt durch das 4-Gang-Getriebe mit Vorgelege. Diese Art von Getrieben ermöglichte eine gute Geländegängigkeit. Die jeweiligen Übersetzungen auf der Straße und im Gelände sind auf Seite 7 nachzulesen. Unten links ein Schnitt durch die Einscheibentrockenkupplung. Der Kupplungsbelag ist aus Asbestgewebe mit Messingfäden hergestellt und unbedingt trocken zu halten. Rechts unten ein Blick in den Fahrerraum, die Bedien- und Schaltelemente sind gut zu erkennen.

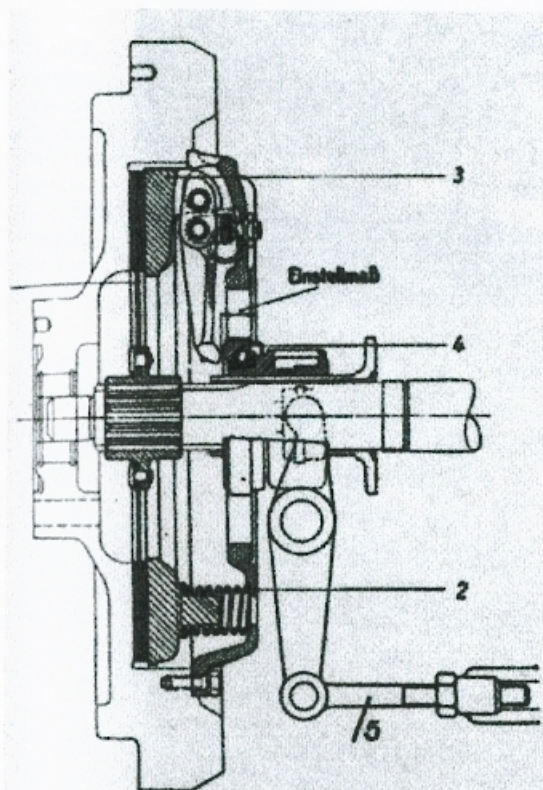
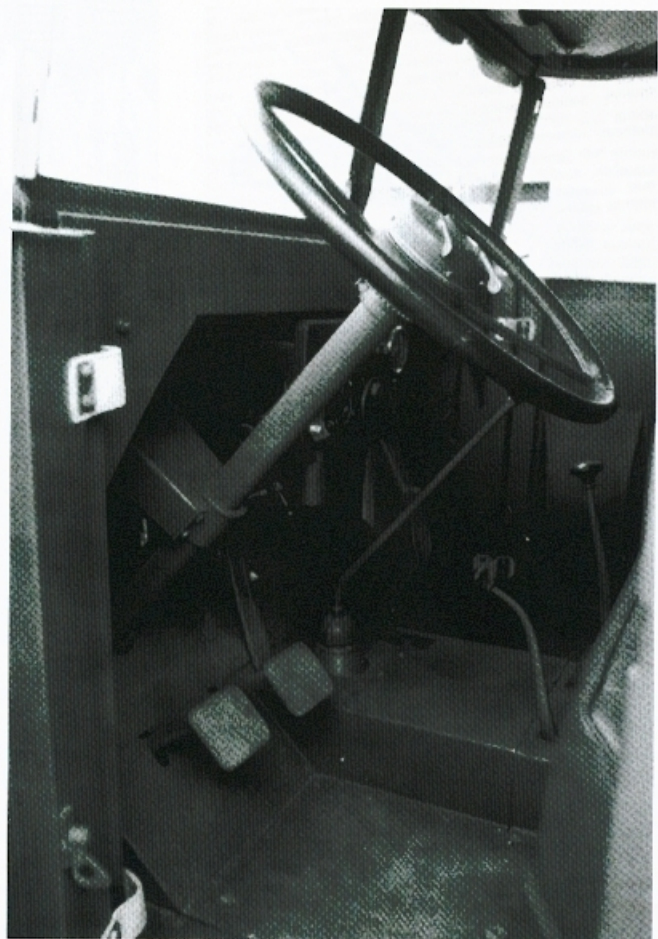
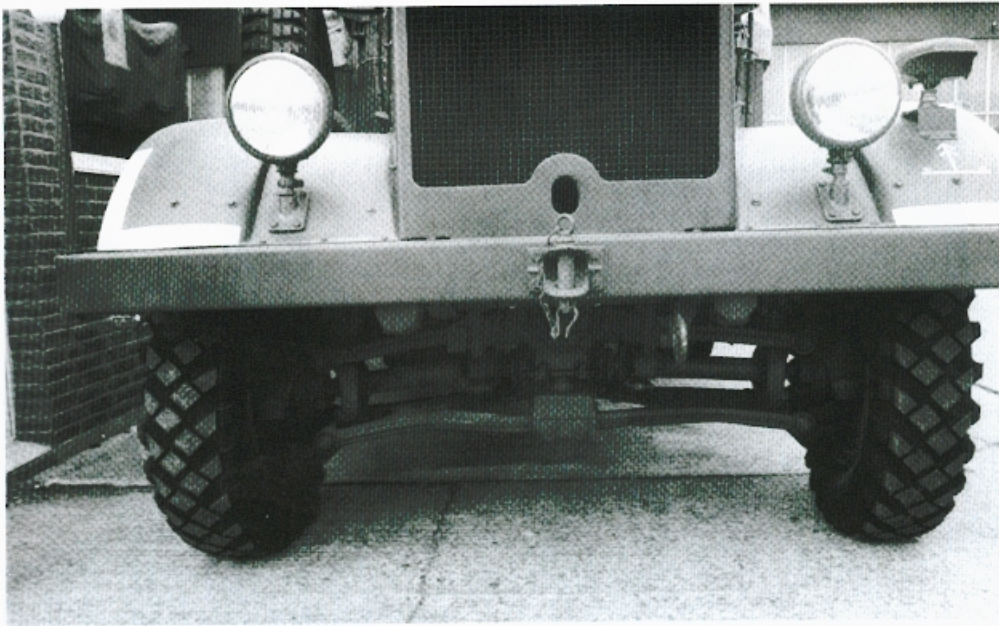


Abb. 223. Einscheibentrockenkupplung

- 1 = Stahlscheibe, 2 = Druckfeder, 3 = Anpressplatte, 4 = Spezialfugellager, 5 = Gestänge zum Kupplungsfußhebel





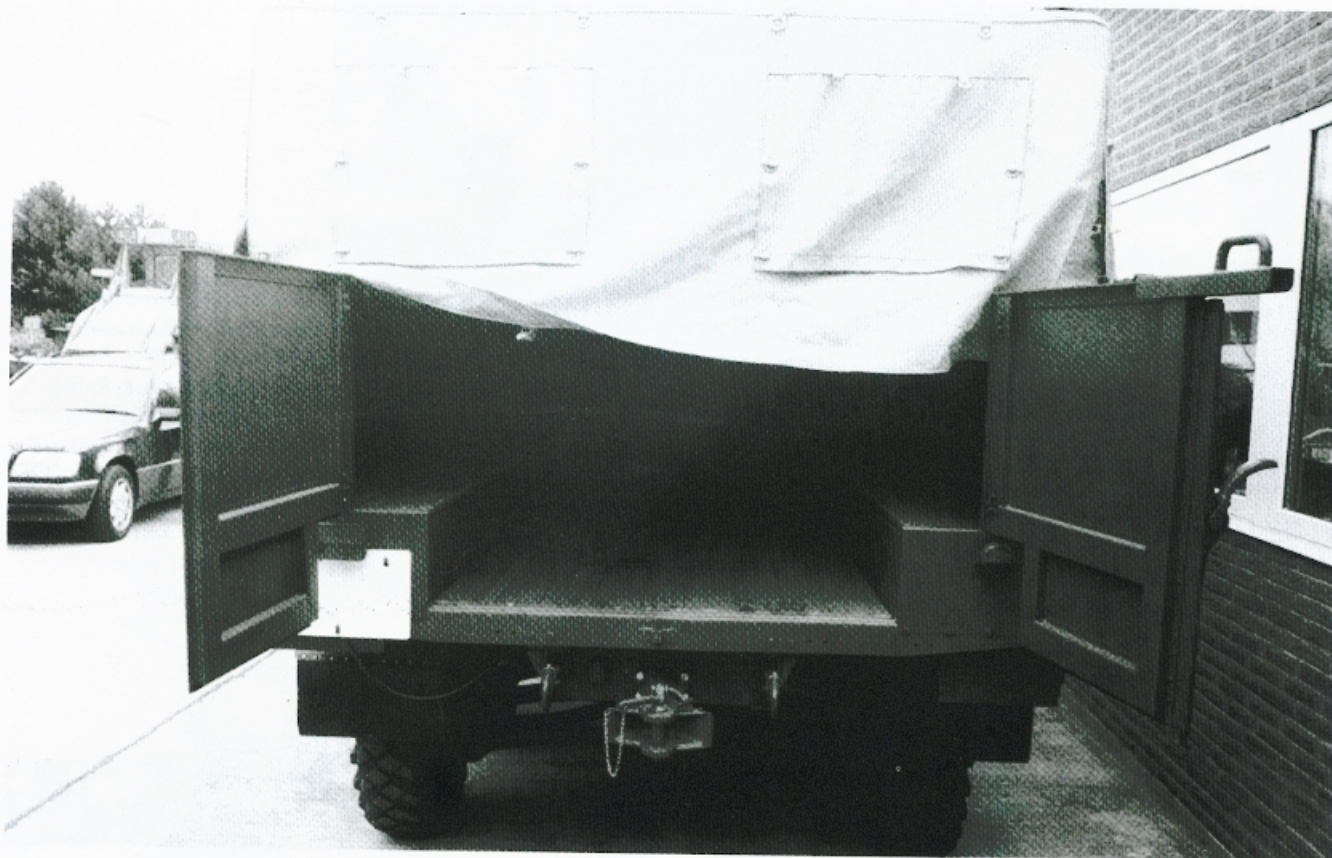
Blick von vorn unter den leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6). Der Doppel-Querlenker, die Einzelradaufhängung mit Schwingarm und die waagerechten Schraubenfedern sind gut zu erkennen. Insgesamt eine robuste und belastbare Konstruktion.



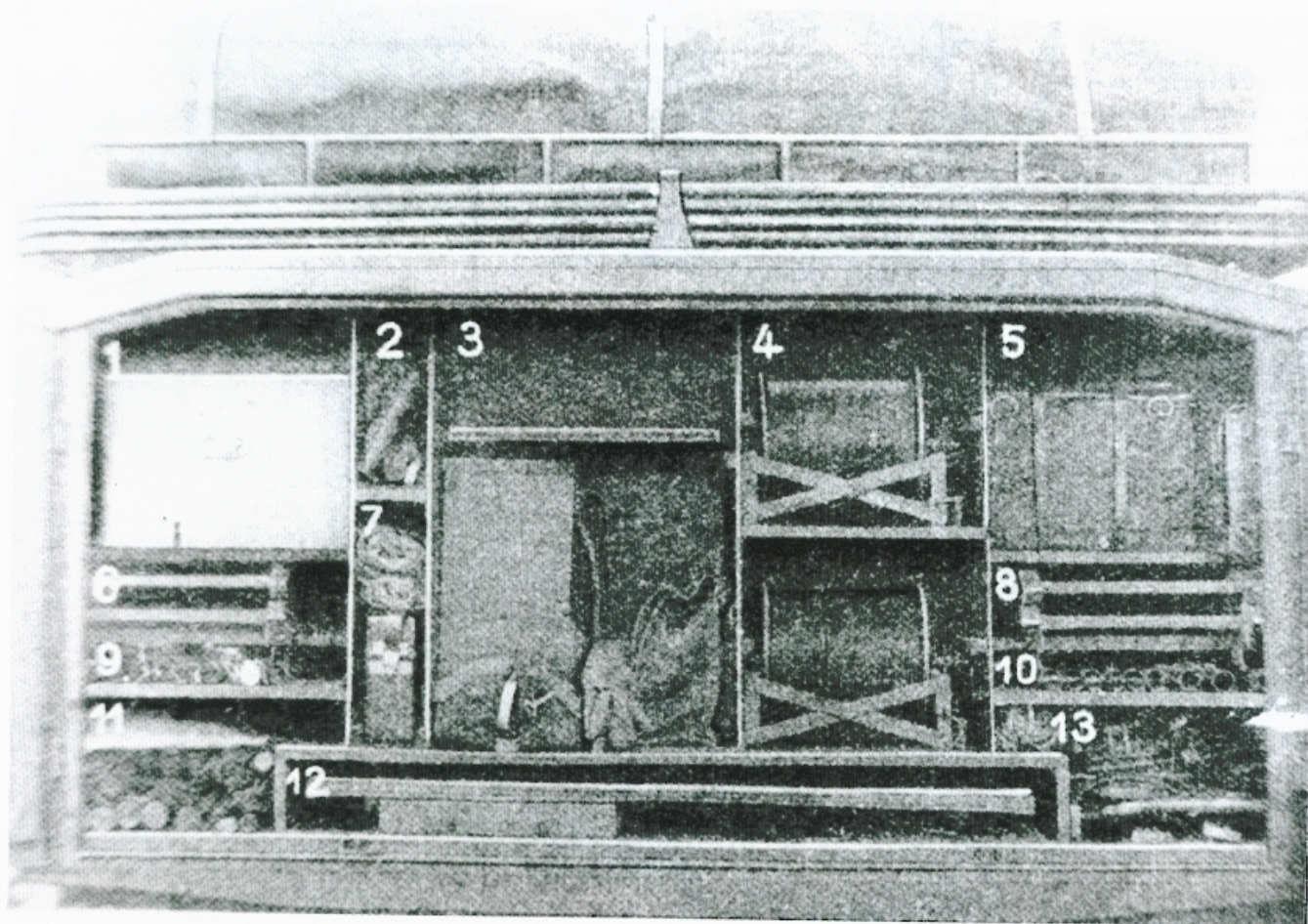
Der Zustand der Fahrzeuge gab immer Anlass zur Diskussion. Hier geht es bei Angehörigen einer Panzerabteilung offensichtlich um die Hinterachsen. Das Foto entstand zu Kriegsbeginn.

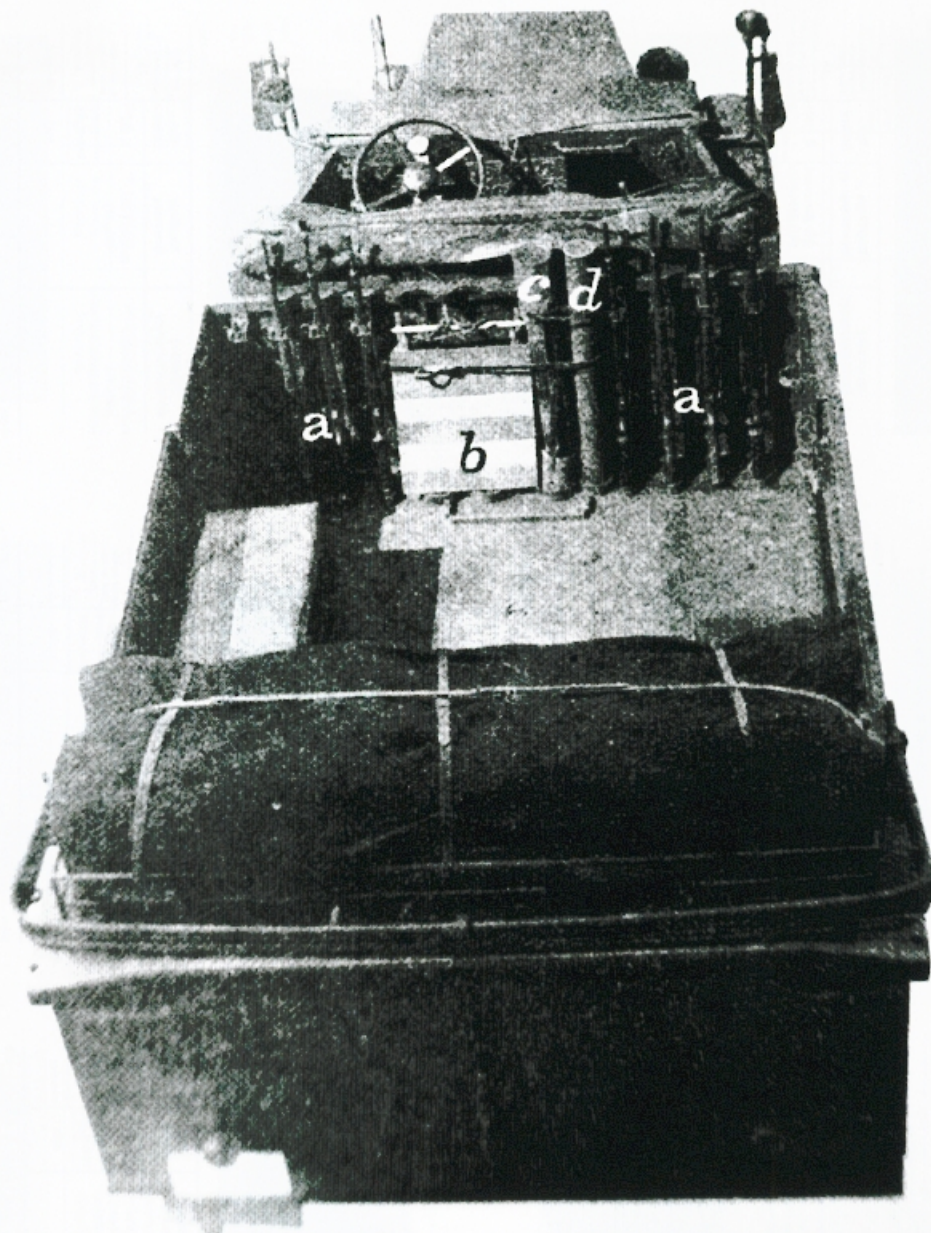


Blick auf die beiden Hinterräder. Die Radaufhängung ist auch auf dieser Aufnahme gut zu erkennen. Es wurden Geländereifen aufgezogen (210-18 Gelände). Beachte das kräftige Profil.

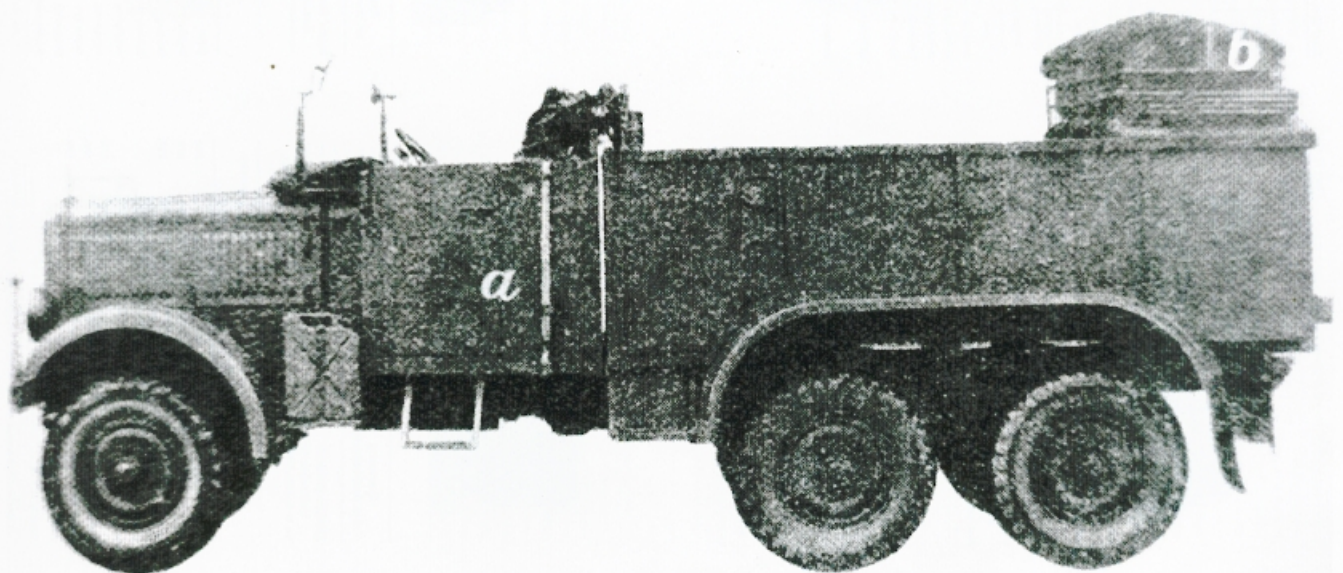


Ansichten des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) von hinten. Oben ist die Version mit offenem Aufbau zu sehen, der mit einer Plane auf Spriegeln abgedeckt werden konnte. Unten die Rückansicht eines Einheits-LKW mit Aufbau für den Vermessungsgerätekraftwagen (Kfz. 63).





Dem „Beladeplan für einen Meßstellen- und Gerätekraftwagen (Kfz. 63) als Vermessungsgerätekraftwagen (Kfz. 63)“, D 298/12 vom 25.7.1940 sind diese Abbildungen entnommen. Beachte auch die Karabinerhalterung an der Vorderseite der Ladefläche.



Auf den folgenden Seiten ist die unterschiedliche Verwendung des leichten geländegängigen Einheits-LKW dokumentiert. Für jede Verwendung wurde in der D 600 „Anhaltswerte für Kraftfahrzeuge“ ein Typenblatt herausgegeben, von denen hier eine Auswahl der gängigsten zusammengestellt wurde.



Typenblatt 89a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Seitentraktorenwagen (Stj. 61)	Seitentr. Stj. (Stj. 61)	St 61B	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 61)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 91a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Traktorenwagen (Stj. 62)	Trakt. Stj. (Stj. 62)	St 62A	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 92a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Traktorenwagen (Stj. 62)	Trakt. Stj. (Stj. 62)	St 62B	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 93a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Seitentraktorenwagen (Stj. 62)	Seitentr. Stj. (Stj. 62)	St 62C	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 94a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Seitentraktorenwagen (Stj. 62)	Seitentr. Stj. (Stj. 62)	St 62D	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

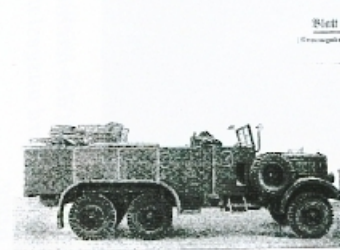
1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 95a
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Traktorenwagen (Stj. 62)	Trakt. Stj. (Stj. 62)	St 62E	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

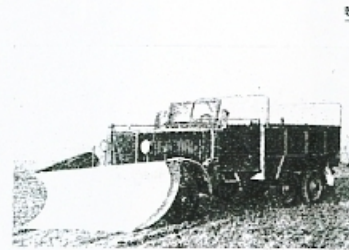
1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 100
(Kraftfahrzeuge S. 7, 43)

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Traktorenwagen (Stj. 62)	Trakt. Stj. (Stj. 62)	St 62F	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Typenblatt 402

Benennung des Kraftfahrzeuges	Abgeleitete Benennung	Wst.-Zeichen	Verfahren für die Berechnung der Anhaltswerte
Traktorenwagen (Stj. 62)	Trakt. Stj. (Stj. 62)	St 62G	1b
mit Seilzugantrieb (Stj. 62)		Seilzug-Stj.	3
		2413	Seilzugkraft

1) Nur für Seilzugantrieb, bei dem Seilzugkraft veränderbar ist, gültig.



Beim Tag der Wehrmacht wurde in Schweinfurt der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) vorgestellt. Alle Fahrzeuge waren mit dem großen Feldkochherd ausgestattet; sie erregten bei Bevölkerung und Presse großes Interesse. Das Foto entstand noch vor dem Krieg.



Im Einsatz an der Ostfront. Vom leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurden insgesamt rund 12 000 Stück hergestellt, diese Fahrzeuge waren auf den Straßen oft zu sehen.



Dieses Foto entstand im Frühjahr 1942 an der Ostfront. Zu dieser Zeit war auch der bespannte Transportwagen noch ein oft verwendetes Transportmittel.



Bereits im Frankreich-Feldzug 1940 kam der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) zum Einsatz. Rechts im Bild ein Lastkraftwagen mit verlasteten Radfahrern.



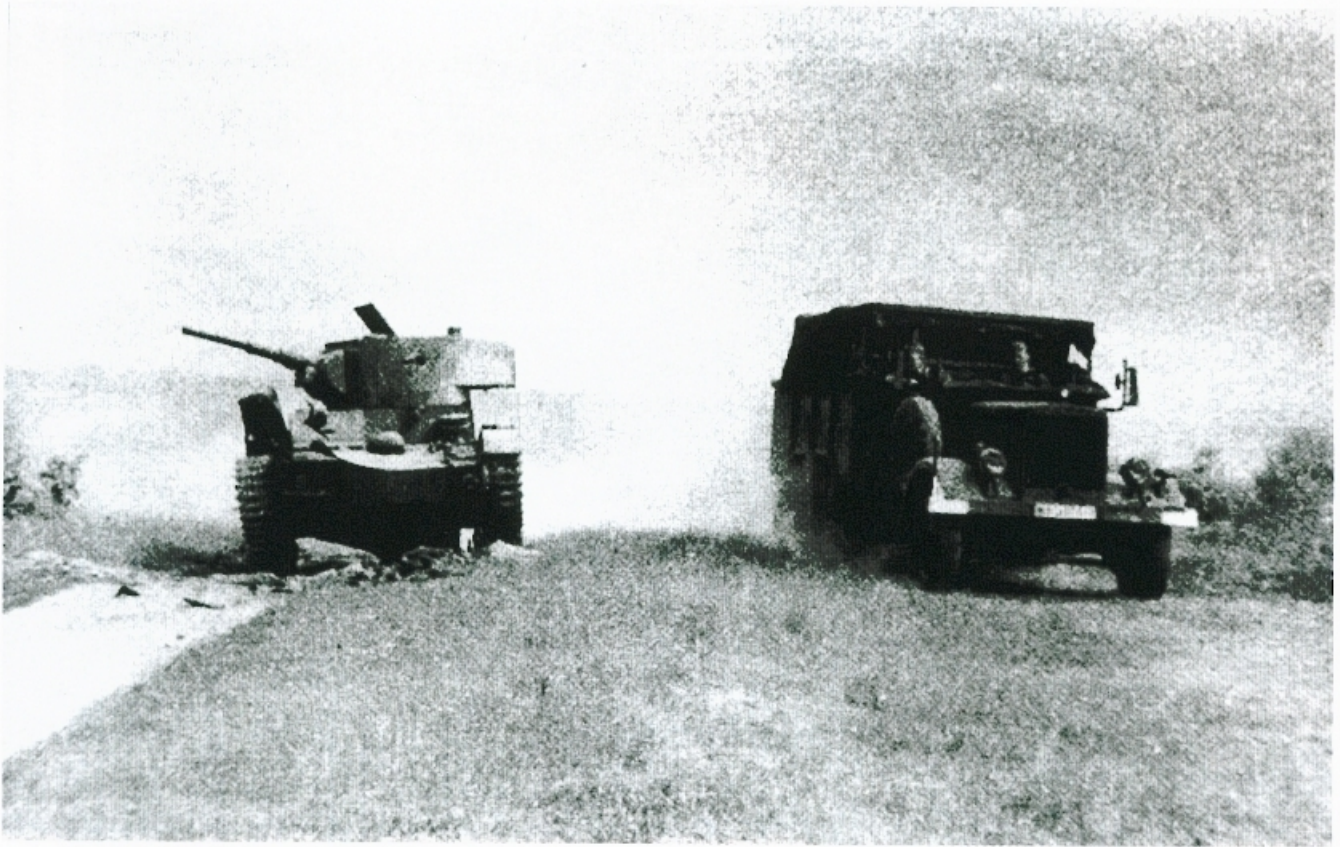
Diese Aufnahme entstand vor dem Krieg während einer Übung beim Panzerregiment 3. Hier ist die Vielfalt der zugeteilten Fahrzeuge gut zu sehen. Beachte beim Einheitsdiesel das rechts vorn angebrachte Ersatzrad.



Ständige Wartung, Pflege und Instandsetzung waren Grundvoraussetzungen dafür, dass die Kraftfahrzeuge im Einsatz gut liefen. Diese Aufnahme aus einer Instandsetzungsgruppe zeigt zum einen wiederum die Vielfalt der Fahrzeuge, zum anderen vermittelt sie einen Eindruck vom Arbeitsumfang.



Im deutschen Heer wurden auch erbeutete Fahrzeuge genutzt. Als Ersatz für den leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) kamen auch 2-t-LKW (6x6) Studebaker US 6 - U2 zur Verwendung, hier zu sehen mit angehängter 15,2-cm-Kanone K 433/1 (r)-russ. 37. Diese Fahrzeuge, die von der Roten Armee in den USA geleast wurden, hatten einen hohen Benzinverbrauch.



Ein leichter geländegängiger Einheits-LKW 2,5 t (6x6) in der russischen Steppe. Das Fahrzeug passiert gerade einen liegen gebliebenen russischen Panzer T 26, Modell 1933.



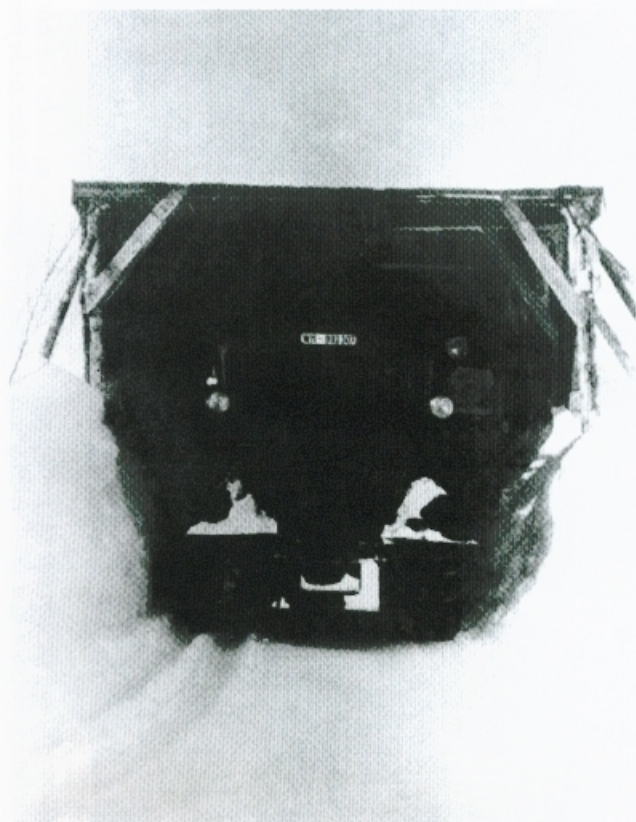
Dem leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurde eine gute Geländegängigkeit bescheinigt - wenn allerdings der Schlamm bis zum Unterboden reichte, musste auch bei diesem Fahrzeug Hand angelegt werden.



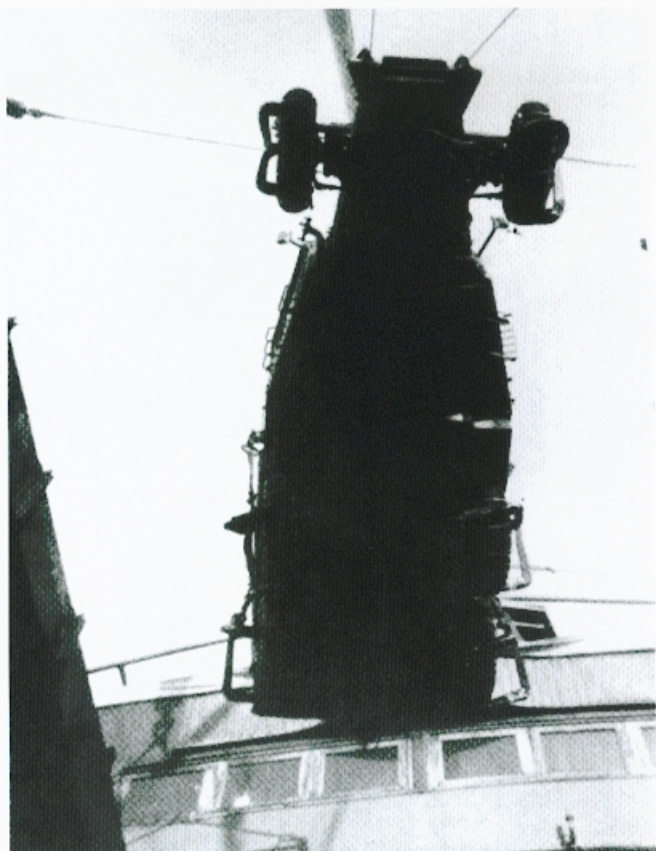
Diese Aufnahme von der Ostfront zeigt noch einmal, dass auch der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) kein Alleskönner war. Die Mannschaft versucht, mit Hilfe von großen Ästen den LKW wieder aus dem aufgewühlten Boden zu befreien.



Alle Aufnahmen auf diesen beiden Seiten entstanden in Norwegen. Auch unter Winterbedingungen leistete der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) gute Dienste. Der robuste Motor hielt starkem Frost stand, die Geländebereifung ermöglichte sicheres Fahren auch im tiefen Schnee.



Rechts ein seltener Anblick: Bei der Entladung eines Einheitsdiesel wurde von unten fotografiert. Der Transport von Fahrzeugen nach Norwegen erfolgte z.T. per Schiff. Danach ging es in bewährter Weise weiter auf skandinavischen Straßen.





Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurde auch bei der Luftwaffe eingesetzt, hier als Fernsprechkraftwagen (Kfz. 77). Die Kabeltrommeln wurden zum Transport auf der Ladefläche befestigt (siehe Typenblatt 80a, Seite 18). Beachte auch die Abdeckung des Kühlergrills zum Schutz vor Kälte.



Bei dieser Einheit waren mehrere leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) im Einsatz. Dazwischen geparkt ist ein Phänomen Granit 25 H, der als Sanitätskraftwagen (Kfz. 31) genutzt wurde.



Auch die Sanitätskompanie 2/24 war mit einem leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) ausgestattet. Das Erinnerungsfoto entstand am 9. Mai 1940 während einer Rast in Lahr.



Die schon genannte Sanitätskompanie 2/24 war 1941 in Russland im Einsatz. Dort schleppte beim Krankenkraftwagenzug 1 ein leichter geländegängiger Einheits-LKW einen Sanitätskraftwagen vom Typ Mercedes Benz LG 3000 durch lockeren Sand.

In einer Instandsetzungseinheit bei der 35. Infanteriedivision war der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) als Bergekraftwagen mit Kran hergerichtet worden. Abgeschleppt wird ein leichter PKW auf Einheitsfahrgestell.





Als Ersatzfahrzeuge kamen auch mittlere LKW 3 t Opel Blitz zum Einsatz. Dass deren Geländegängigkeit zwar brauchbar, aber nicht so gut wie beim Einheits-Diesel war, zeigt diese Aufnahme. Das Fahrzeug ist in einen Graben gerutscht und wird von einem erbeuteten russischen Schlepper vom Typ „Stalinez“ SG 65 geborgen. Die Aufnahme entstand im Sommer 1941 bei der Panzergruppe Hoth.

Kraftfahrtechnischer Anhang

zum Heeres-Verordnungsblatt 1939 Teil C Blatt 15

41. Wehrmachtfrachtbriefe für Kfz.

Für die Rücksendung instandgesetzter Kfz. und sonstigen Kfz.-Gerätes sind den Instandsetzungsfirmen Wehrmachtfrachtbriefe einzusenden.

Sobald die Frachtbriefe nicht schon bei der Bestellung beigelegt werden, sind sie rechtzeitig zu übermitteln. Die jeweilige Anforderung der Frachtbriefe kann den Firmen nicht zugemutet werden.

D. R. G., 8. 5. 39
— 65 — In 6 (III e).

42. Nachlieferung von Flaggen und Flaggenhalterungen.

Es wiederholen sich die Fälle, in denen Truppenteile um Nachlieferung von Flaggen, Flaggenhalterungen und Flaggenrahmen bitten. Gemäß Verfügung D. R. G./Wa J Rü 6 (III a) Nr. 258. 1. 39 vom 10. 2. 1939 kommen Flaggen und Flaggenhalterungen ab sofort in Fortfall und werden nicht mehr geliefert.

Anträge auf Nachlieferung haben daher künftig zu unterbleiben.

D. R. G., 12. 5. 39
— 76 h/k — In 6 (III b).

43. Formänderung am off. Einh.-Aufbau auf Einh.-Fahrgestell für 1. Lkw.

1. Die Befestigung des offenen Einheitsaufbaues auf dem Einheits-Fahrgestell für 1. Lkw. ist an der Fahrerhausrückwand und an der Kastenverwand besonders starken Beanspruchungen ausgesetzt.

Falls bei der planmäßigen Wartung der Fahrzeuge an den zur Befestigung der Fahrerhausrückwand oder Kastenverwand mit dem Fahrgestell dienenden Anschlußplatten bzw. Lagerböden Risse festgestellt werden, so ist die Instandsetzung nach nachstehenden Zeichnungen vorzunehmen.

a) Verbindung der Fahrerhausrückwand mit dem Fahrgestell nach Zeichnung:

021 B 25616 U 2
021 E 25616 — 35, — 36, — 41, — 149
und 150

b) Verbindung der Kastenverwand mit dem Fahrgestell nach Zeichnung:

021 B 25628 U 9
021 D 25628 U 13, — 28, — 38
021 F 25628 — 39

2. Die Arbeiten sind bis zum 1. 7. 39 durch die Truppe auszuführen. Die angeführten Zeichnungen sind von der Heereszeichnungsverwaltung, Berlin E, Klosterstraße 64, anzufordern.

3. Die durch die Formänderung entstehenden Kosten sind aus den Kraftfahrbetriebsmitteln (S-Mitteln) Kap. VIII A 17, Titel 33 zu beden.

D. R. G., 19. 5. 39
— 76 a 17 — In 6 (III ing).

Ein Instandsetzungsgruppe bei der Arbeit. Im Hintergrund ein getarnter leichter geländegängiger Einheits-LKW 2,5 t (6x6). Obwohl das Fahrzeug als sehr robust bekannt war, mussten gelegentlich Reparaturen ausgeführt werden. Außerdem führten diese Trupps befohlene Änderungen und Umbauten aus, die im Kraftfahrtechnischen Anhang der Heeres-Verordnungsblätter bekannt gemacht wurden.



5. Einbau eines Ölfangbleches in das Achsgehäuse=Oberteil des Einh.=Fahrgestells für I. Schw.

An den nachstehend aufgeführten Fahrzeugen sind die oberen Deckel der 3 Achsgehäuse des Einh. Fahrgest. für I. Schw. mit einem Ölfangblech auszurüsten.

Die Truppe fordert je Fahrzeug 3 Ölfangbleche nach EB 2914 mit Nietlöchern und eine Einbausklizze von der Firma M A N, Nürnberg, an.

Der Einbau erfolgt nach dieser Skizze in den Truppenwerkstätten.

Die Kosten tragen die Kraftfahrbetriebsmittel (S 17, 33). Dienststellen, die keine S-Mittel erhalten, buchen die Kosten bei den »nicht zur Selbstbewirtschaftung« gewährten Kraftfahrbetriebsmitteln.

Von diesen Änderungen sind folgende Fahrzeugstellen betroffen:

Baufirma:	Fahrgest. Nr.:
Daimler-Benz ..	120 001 — 120 540
Büßing	110 001 — 110 013
	110 015 — 110 170
	110 184 — 110 185
	110 192
	110 197 — 110 201
	110 220 — 110 223
	110 226 — 110 229
	110 231
Faun	130 001 — 130 200
Borgward (früher Hansa Lloyd)	190 001 — 190 665
Henschel	150 011 — 150 160
Krupp	160 001 — 160 121
Magirus	170 001 — 170 460
M A N	180 001 — 181 402
Vomag	140 001 — 140 235

D. R. G., 20. 1. 39

— 76 h/k — In 6 (III ing).

9. Formänderung an der Lenkung des Einheitsfahrgestells.

1. An einem Teil der ausgelieferten Einheitsfahr-
gestelle f. I. Schw. sind die nachfolgenden Änderungen an
den Lenkungen erforderlich. Die zu ändernden Fahr-
zeuge sind in Ziff. 6 nach Fahrzeugnummern und Liefer-
firmen aufgeführt.

2. Änderung der Lenkstäbe mit Lenkstod-
hebel.

a) Für die unter 6a aufgeführten Fahrzeuge sind die
Segmentwellen und Lenkstodhebel mit einem Keil
(bisherige Ausführung) gegen solche mit Kerbver-
zahnung auszuwechseln.

b) D. R. G. — Wa Prüf 6 — gibt den Termin für
die Änderung der Lenkstäbe bekannt. Nach Er-
scheinen dieser Mitteilung im S. B. Bl. sind die
Lenkstäbe auszubauen und unter Angabe der zu-
gehörigen Fahrzeugnummer an die Fahrge-
stellbaufirmen einzusenden. Die Rücksendung erfolgt
sofort nach Umbau, spätestens 3 Tage nach Ein-
gang bei der Lieferfirma. Für die Rücksendung sind
der Lieferfirma vorbereitete Militärfrachtkrieze
zuzustellen. Der Umbau muß zeitlich so erfolgen,
daß nur wenige Fahrzeuge gleichzeitig für kurze
Zeit außer Betrieb genommen werden.

3. Austausch der Lenkhebel an den Vorder-
rädern.

a) Die Lenkhebel der unter 6b genannten Fahrzeuge
sind gegen eine verstärkte Ausführung auszu-
tauschen. Die Lenkhebel für sämtliche Fahrzeuge
sind bei der Fa. M A N, Nürnberg, anzufordern.

b) Die verstärkten Lenkhebel sind gegen die im Fahr-
zeug befindlichen Hebel in der Truppenwerkstatt
auszutauschen. Beim Einbau ist der Konus sauber
einzuschleifen.

c) Ein Merkblatt für die Einstellung der Vorspur ist
gleichzeitig mit anzufordern. Die ausgebauten
Lenkhebel sind zu verschrotten.



Teilweise wurden die befohlenen Veränderungen am
leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) auch
beim Technischen Dienst in der Heimat durchgeführt.
Die Aufnahme entstand bereits vor dem Krieg.

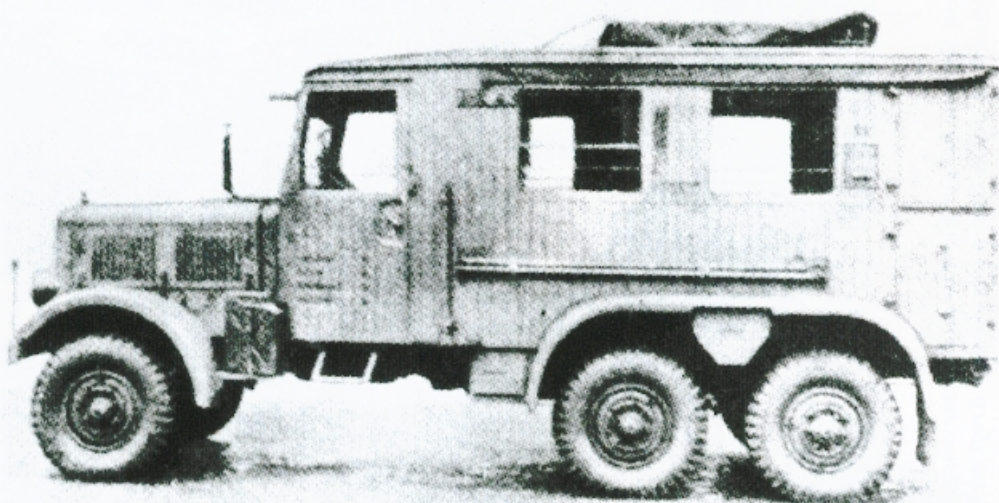


Auf langen Strecken wurden Fahrzeuge zum Transport auf Eisenbahnwagen verladen. Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurde in die Verladeklasse I b eingestuft (das galt für alle Varianten des Fahrzeuges). Mit Holzkeilen und Spanndrähten wurden die Fahrzeuge festgestellt. Auf diesem Zug wurden auch ein landwirtschaftliches Gerät und ein bespanntes Fahrzeug (landesüblich) verladen.



Ein Einheits-Diesel der Luftwaffe in Frankreich. Später wurden solche Fahrzeuge aus den besetzten Gebieten abgezogen und der Truppe an der Front zur Verfügung gestellt. Als Ersatz dienten handelsübliche und Beute-Fahrzeuge.

Mit geschlossenem Aufbau kam der Einheits-Diesel auch als Kfz. 62 zum Einsatz (Großer Fernsprech-, Funk-, Wetter- oder Druckerei-Kraftwagen, als A-Kraftwagen für Schall-Aufnahmen, Schall- oder Licht-Auswertung). Die Aufnahme eines solchen Fahrzeuges (unten) entstand während der Operation Marita auf dem Balkan.





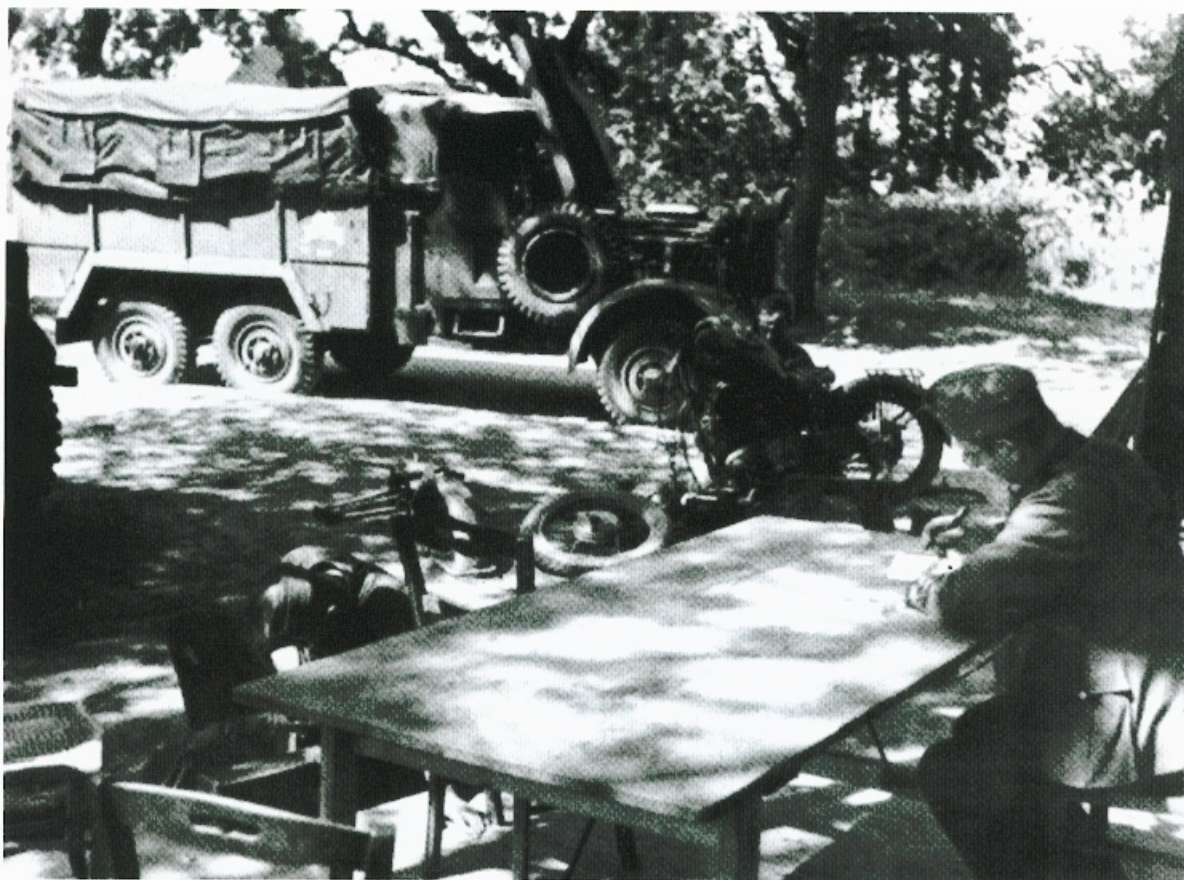
Diese Aufnahme entstand am 26. Oktober 1941 in der Nähe von Senkow bei der Karten- und Vermessungsabteilung 608. Ein leichter geländegängiger Einheits-LKW 2,5 t (6x6) bewährte sich hier als Vorspann für PKW dieser Abteilung, die sich im tiefen Boden aus eigener Kraft nicht mehr fortbewegen konnten.



Wenn der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) mit offenem Aufbau geliefert wurde, konnte die Ladefläche mit einer Plane auf Spriegeln abgedeckt werden. Das gilt sowohl für den Einsatz als Pionierkraftwagen III als auch für Fernfeld-kabelkraftwagen und Fernsprech-kraftwagen (Kfz. 77).



Marschpause bei der II. Abteilung des Heeresartillerieregiments 84. Die vielfältige Ausstattung mit Fahrzeugen beinhaltet auch zwei leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6).



Diese Aufnahme deutet auf einen längere Pause hin. Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) ist mit offener Motorhaube abgestellt; der Kradfahrer wartet seine Maschine. Das springende Pferd als Truppenkennzeichen auf dem LKW deutet auf eine Nachschubeinheit aus dem Wehrkreis IV (Dresden) hin.



Soldatenalltag - Neues aus der Heimat. Auf der Ladefläche des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) ist ein Radio platziert. Die Soldaten nutzen die Rast für ein wenig Unterhaltung.

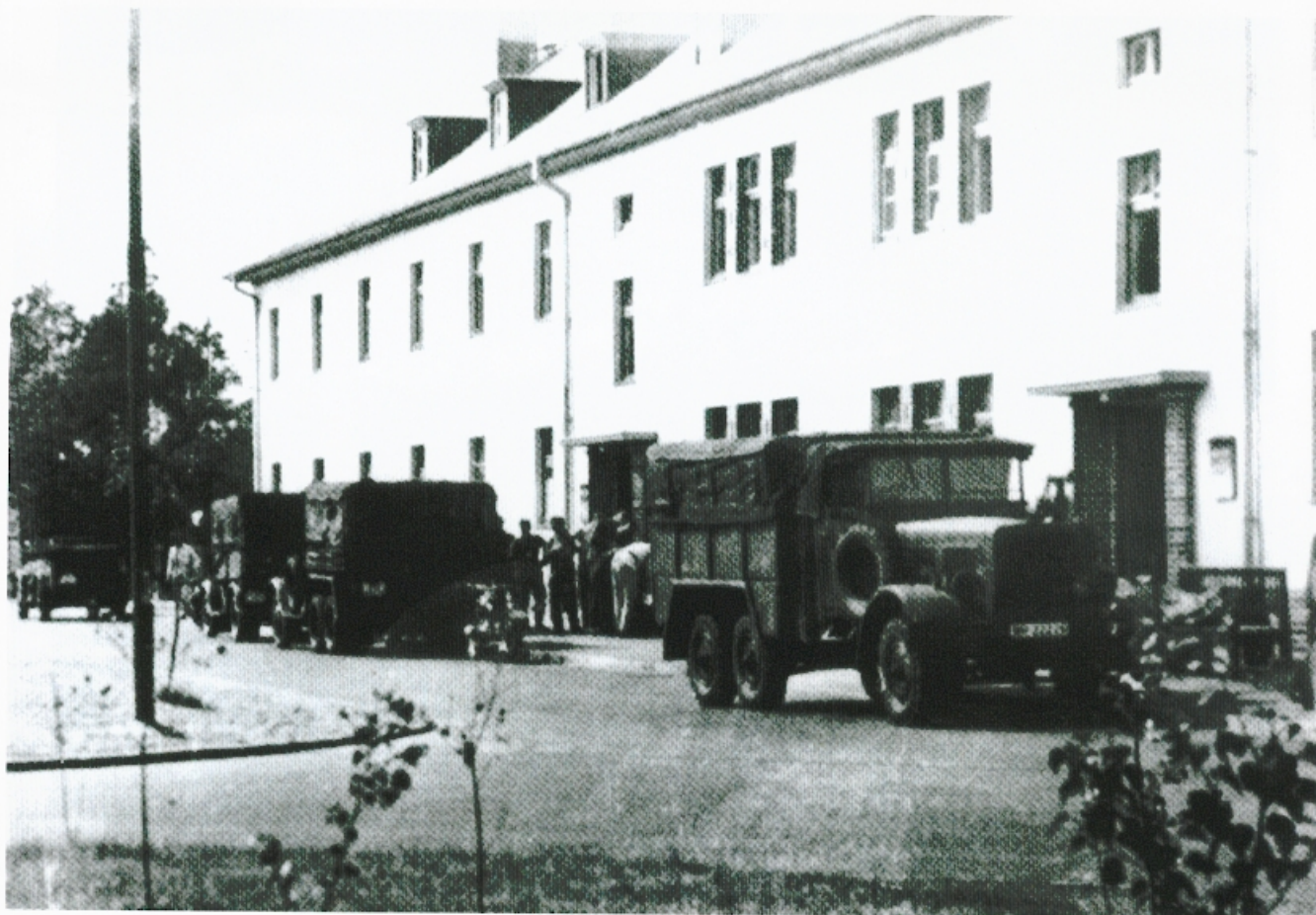


Sowohl an der Ostfront als auch in Norwegen bewiesen die leichten geländegängigen Einheits-LKW ihre Wintertauglichkeit.





Dieser leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) wurde als Mannschaftskraftwagen genutzt. Die Besatzung führt ein Fla-MG mit. Beachte bei dieser Aufnahme die auf der Fahrertür aufschablonierten Angaben zu Eigengewicht, Nutzlast und Anhängelast. Es fehlt auch nicht der Hinweis „Last gleichmäßig verteilen“. Diese Angaben waren u.a. für die Eisenbahnverladung wichtig.



Diese Aufnahme von leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) entstanden während der Mobilmachung in der Heimat.



Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) in der Verwendung als Mannschaftskraftwagen, besetzt mit mot. Schützen.



Der leichte geländegängige Einheits-LKW hat eine Pontonbrücke passiert und fährt gerade über die Rampe auf den Anfahrsteg. Die Aufnahme entstand 1940 in Frankreich.



Zur Autowäsche wurden die Fahrzeuge gelegentlich einfach ins Wasser gefahren. Das Foto entstand bei den Gebirgsjägern.



Auch das gehörte zum Soldatenalltag: Wo der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) mit einer Feldküche auf der Ladefläche auftauchte, scharten sich schnell Kinder darum.



Ursprünglich war der Einheits-Diesel nicht als Transportmittel für die Feldküche vorgesehen. Da er dank seiner Geländegängigkeit überall hin folgen konnte, wurde er oft dafür genutzt. Links im Bild ein Kübelwagen.



Die Wadfähigkeit des leichten geländegängigen Einheits-LKW 2,5 t (6x6) ist mit 800 mm angegeben. Bei dieser Wasserfahrt hat der Feldfernkelwagen eines Nachrichtenzuges die maximale Tiefe noch nicht erreicht. Die Aufnahme entstand an der Ostfront.



Ein Erinnerungsfoto von 1942, entstanden im Südabschnitt der Ostfront. Dieser Einheitsdiesel wurde von seinem Fahrer „Irma“ getauft - vermutlich trägt die Braut in der Heimat diesen Namen.



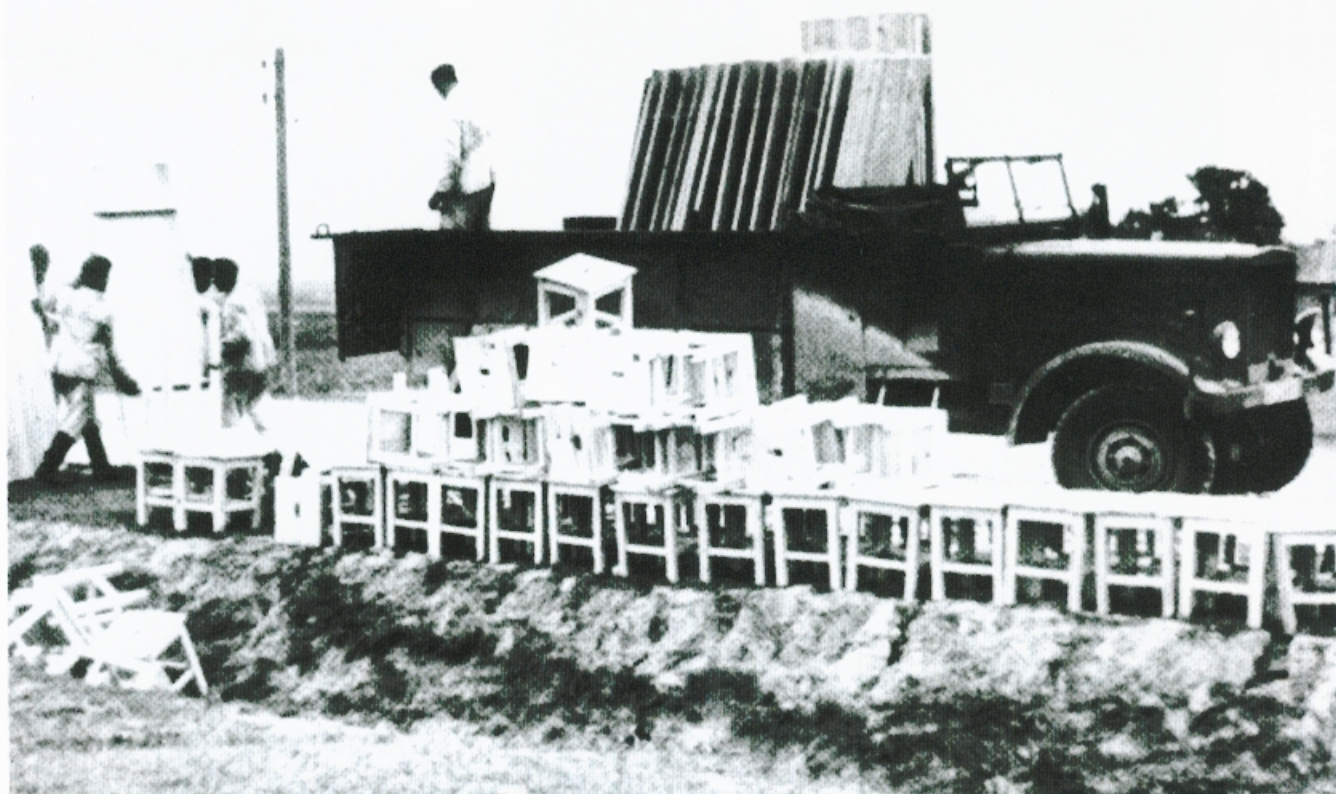
In der Verwendung als Mannschaftskraftwagen wurde der Einheits-Diesel gelegentlich durch Beutefahrzeuge ersetzt. Das scheint hier der Fall zu sein. Das Fahrzeug ist mit einem MG 34 auf Fliegerdrehstütze ausgerüstet. Die Aufnahme entstand im Herbst 1941 im Nordabschnitt der Ostfront.



Der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6) links im Bild gehört zu einer mot. Schützenkompanie der Panzergruppe Guderian. Die Aufnahme entstand 1941 bei der 18. Panzerdivision während des Angriffs auf Moskau im Rahmen der Operation Taifun. Im Hintergrund brennende russische Panzer.



Dieses Foto wurde bei der Bereitstellung am 22. Juni 1941 aufgenommen. Rechts im Bild der leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6).



Der Einheits-Diesel wurde gelegentlich als „ganz normales“ Transportfahrzeug genutzt. Hier müssen Biertische und Hocker für eine Kasernenveranstaltung transportiert werden. Die Aufnahme entstand im besetzten Frankreich. Gegen solche Zweckentfremdung der teuren Fahrzeuge wurde im Krieg schärfstens vorgegangen.



Frühjahr 1942. Während der Schlammperiode im Osten wurden alle Fahrzeuge strapaziert. Bei diesen Verhältnissen konnte die Stimmung der Truppe ganz schnell sinken.



Auf dem Vormarsch an der Ostfront. In der Kolonne fahren mehrere leichte geländegängige Einheits-LKW 2,5 t (6x6). Links vorn zu sehen ein leichter Zugkraftwagen 3 t (Sd.Kfz. 11). In der Senke hinter dem Baum steht eine mittlerer geländegängiger PKW (Kfz. 15). Das Halbkettenfahrzeug in der Kolonne ist ein leichter Zugkraftwagen 1 t (Sd.Kfz 10/4). Bei dem Panzerkampfwagen am rechten Bildrand handelt es sich um den PzKw 38 t, ein tschechisches Modell.



Essenausgabe bei einer Panzerabteilung in Schweinfurt vor dem Krieg.

Leichter geländegängiger Einheits-LKW als Gefechtskraftwagen.



Waffen-Arsenal Sonderband S-72
VK: 10,10 Euro

ISBN: 3 - 79 09 - 07 81 - 2



Ansicht der hinteren Fahrzeugseite des leichten geländegängigen LKW 2,5t.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt
Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>